

# Proyecto de Ley N° 1335/2016 - PE



PERÚ

Ministerio  
de Relaciones Exteriores

"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

Lima, 04 MAYO 2017

OF. RE (DGT) N° 3-0/61 c/a.

Somete a aprobación del Congreso de la República el "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales"

Señora Congresista  
Luz Salgado Rubianes  
Presidenta del Congreso de la República  
Ciudad.-




Tengo el agrado de dirigirme a usted, de conformidad con lo estipulado en los artículos 56 y 102, inciso 1, de la Constitución Política del Perú, con la finalidad de remitir a su Despacho para la aprobación del Congreso de la República, el "**Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**", suscrito el 7 de diciembre de 1944, en Chicago, Estados Unidos de América.

El referido Tratado tiene como objeto la facilitación del tránsito de los servicios aéreos internacionales entre los Estados Contratantes, a través del otorgamiento mutuo, para sus servicios aéreos internacionales regulares, del derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y de aterrizar en el territorio de cada uno de los Estados Contratantes sin fines comerciales.

En cumplimiento de lo prescrito en el inciso f) del numeral 1 del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, modificado por Resolución Legislativa N° 017-2003-CR, se acompaña el expediente de perfeccionamiento interno del Tratado, a fin de que ese Poder del Estado considere su aprobación. Cabe anotar que dicho expediente contiene la siguiente documentación:

- Resolución Suprema N° 122-2017-RE, de fecha 21 de abril de 2017, que dispone la remisión al Congreso de la República de la documentación relativa al Tratado;
- Informe (DGT) N° 006-2017, de fecha 21 de febrero de 2017, de la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores;
- Copia autenticada del Tratado;
- Traducción al Castellano del Tratado elaborado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- Copia simple del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional;
- Memorándum (DSL) N° DSL0502/2015, de fecha 4 de octubre de 2016, de la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores;

- Dada la importancia de dicho Tratado, mucho agradeceré la prioridad que su Despacho le otorgue para su consideración.

  
Ricardo Luna Mendoza  
Ministro de Relaciones Exteriores

2

# Resolución Suprema Nº 122-2017-RE

Lima, 21 de abril de 2017

## CONSIDERANDO:

Que, el "**Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**" fue suscrito el 7 de diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos de América;

Que, es conveniente a los intereses del Perú la aprobación del citado instrumento internacional;


Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 56º y 102º inciso 3 de la Constitución Política del Perú; y, el primer párrafo del artículo 2º de la Ley N° 26647, que disponen la aprobación legislativa de los Tratados celebrados por el Estado peruano;

## SE RESUELVE:

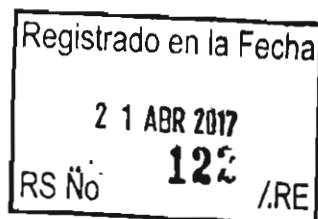
**Artículo 1º.-** Remítase al Congreso de la República, la documentación relativa al "**Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**", suscrito el 7 de diciembre de 1944 en la ciudad de Chicago, Estados Unidos de América.


**Artículo 2º.-** La presente Resolución Suprema será refrendada por el Presidente del Consejo de Ministros y el Ministro de Relaciones Exteriores.

Regístrese, comuníquese y publíquese

  
PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD  
Presidente de la República

  
RICARDO LUNA MENDOZA  
Ministro de Relaciones Exteriores



  
FERNANDO ZAVALA LOMBARDI  
Presidente del Consejo de Ministros

<b>Carpeta de perfeccionamiento del “Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales”</b>
--

**1. Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**

**2. Antecedente:**

- **Convenio sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”)**

**3. Solicitud de Perfeccionamiento**

**4. Opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

**5. Opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores**

- **Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**





PERÚ

Ministerio de  
Relaciones Exteriores

Viceministerio  
de Relaciones Exteriores

Dirección General  
de Tratados

## INFORME (DGT) N° 006-2017

### I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum (DSL) N° DSL0502/2016, de 4 de octubre de 2016, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó iniciar el proceso de perfeccionamiento interno del **Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, (en adelante, el “Acuerdo”).

### II. ANTECEDENTES

2. Del 1 de noviembre al 7 de diciembre de 1944 se llevó a cabo en Chicago, Estados Unidos de América, una conferencia internacional sobre aviación civil internacional (la “Conferencia de Chicago”) con la participación de cincuenta y dos Estados, incluyendo el Perú. Al final de la Conferencia se abrieron a la firma una serie de tratados multilaterales sobre la materia, entre los cuales se encuentran el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (el “Convenio de Chicago”) y el Acuerdo.

3. El Perú suscribió el Convenio de Chicago el 7 de diciembre de 1944. Dicho tratado fue aprobado por el Congreso del Perú mediante la Resolución Legislativa N° 10358, de fecha 11 de enero de 1946, y el mismo entró en vigor para el Perú y otros Estados el 4 de abril de 1947. A la fecha, el Convenio de Chicago cuenta con ciento noventa y un partes (llamadas en el propio Convenio de Chicago “Estados Contratantes”), siendo uno de los tratados multilaterales con mayor aceptación de la comunidad internacional.

4. El Acuerdo fue suscrito por el Perú el 7 de diciembre de 1944, a través de sus representantes, los señores A. Revoredo, J. S. Koechlin, L. Alvarado, F. Elguera y G. van Oordt León.<sup>1</sup> El tercer párrafo del artículo VI del Acuerdo establece que el mismo entrará en vigor entre los Estados al ser aceptado por cada uno de ellos. Después, será obligatorio, respecto a cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación de aceptación. A la fecha, el Perú no ha notificado a los Estados Unidos de América su aceptación del Acuerdo.

5. El Acuerdo entró en vigor el 30 de enero de 1945 entre los Estados que habían manifestado su aceptación con anterioridad a esa fecha. Al día de hoy, el Acuerdo cuenta con ciento treinta y un Estados partes (llamados en el propio Acuerdo “Estados Contratantes”), según información pública de la Organización de Aviación Civil



<sup>1</sup> El Acuerdo fue suscrito solo en inglés. Sin embargo, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la decimocuarta reunión de su XXI período de sesiones, el 7 de abril de 1954, adoptó una Resolución en la cual recomendó a los Estados Contratantes del Convenio de Chicago que solamente empleen en sus relaciones con dicha Organización y con los demás Estados Contratantes las traducciones al español y francés del Acuerdo adjuntas a dicha Resolución. Dicha traducción al español, contenida en el Documento de la OACI N° 7500, es la que se emplea en el presente Informe.

Internacional (OACI).<sup>2</sup> Cabe resaltar que, de Sudamérica, son Estados Contratantes del Acuerdo los siguientes: Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Surinam y Venezuela. Adicionalmente, entre los demás Estados Contratantes del Acuerdo se encuentran los Estados Unidos de América, México, el Reino Unido, España, Francia, los Países Bajos, la India, Japón, entre muchos otros.

6. Por medio de la comunicación EC 2/16-15/48, de 10 de julio de 2015, el Secretario General de la OACI comunicó al Perú la Resolución A38-14, de la Asamblea de la OACI, en cuyo punto resolutivo 4 dicha Asamblea insta a los Estados miembros de la OACI que no son Partes del Acuerdo (entre los que se encuentra el Perú) a que consideren con carácter urgente su adhesión.

7. El Acuerdo se encuentra registrado en el “Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño” con el código M-270-B.

### III. OBJETO

8. El objeto del Acuerdo, como se desprende de su contenido, es la facilitación del tránsito de los servicios aéreos internacionales entre los Estados Contratantes, a través del otorgamiento mutuo, para sus servicios aéreos internacionales regulares, del derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y de aterrizar en el territorio de cada uno de los Estados Contratantes sin fines comerciales.

### IV. DESCRIPCIÓN

9. El Acuerdo contiene seis artículos, algunos de los cuales están divididos en secciones.

10. La primera sección del artículo 1 establece que todo Estado Contratante concederá a los demás Estados Contratantes, respecto a los servicios aéreos regulares, dos libertades del aire. En primer lugar, otorgará el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar, lo cual se conoce usualmente como la primera libertad del aire o el derecho de sobrevuelo.<sup>3</sup> En segundo lugar, señala que cada Estado Contratante otorgará a los demás el derecho de aterrizar en su territorio sin fines comerciales, lo cual se conoce regularmente como la segunda libertad del aire o el derecho de escala técnica.<sup>4</sup>

11. En la misma sección del artículo I se especifica que los derechos otorgados no podrán exigirse en aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo regular. Adicionalmente, en zonas de hostilidades y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de los derechos estará condicionado a la aprobación de las autoridades militares competentes.



<sup>2</sup> Disponible en: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit\\_ES.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Transit_ES.pdf) (al 20 de febrero de 2017).

<sup>3</sup> De acuerdo con la OACI, la primera libertad del aire consiste en “el derecho o privilegio, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, otorgado por un Estado a otro u otros de cruzar su territorio sin aterrizar”. Organización de Aviación Civil Internacional. *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional*, Parte 4, 2a ed. Doc. 9626, 2004, p. 4.1-5. Disponible en: [http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626\\_es.pdf](http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Doc%209626_es.pdf) (al 20 de febrero de 2017).

<sup>4</sup> Según la OACI, la segunda libertad del aire consiste en “el derecho o privilegio otorgado a un Estado de aterrizar en el territorio del Estado otorgante para fines no comerciales, en un servicio aéreo internacional regular o de otra índole”. *Ídem*.

12. La sección 2 del artículo I establece que, una vez entre en vigor el Convenio de Chicago, lo cual ocurrió en 1947 como se ha señalado anteriormente, el ejercicio de los derechos otorgados en el Acuerdo se ajustará a las disposiciones del referido Convenio.

13. El artículo I en sus sección 3 se refiere a que todo Estado Contratante que concede a las empresas de transporte aéreo de otro Estado Contratante el derecho de hacer escala sin fines comerciales podrá exigir que dichas empresas ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos que hagan tales escalas, lo cual no implicará que las empresas de transporte aéreo que utilicen la misma ruta reciban un trato diferente.

14. La sección 4 del artículo I establece que todo Estado Contratante podrá designar la ruta que ha de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar éstos. Adicionalmente, todo Estado Contratante podrá imponer, o permitir que se impongan, a los referidos servicios derechos justos y razonables por el uso de los aeropuertos y demás instalaciones y servicios. Tales derechos no podrán exceder aquellos que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad en circunstancias similares. Se prevé que el Consejo de la OACI podrá examinar los derechos impuestos y presentar recomendaciones en un informe a solicitud de un Estado Contratante interesado.

15. En la sección 5 del artículo I se contempla que un Estado Contratante podrá denegar o revocar el certificado o permiso a un empresa de transporte aéreo de otro Estado cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no están en manos de nacionales un Estado Contratante. Igualmente, podrá hacerlo cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado que sobrevuele o con las obligaciones establecidas en el Acuerdo.

16. El artículo II, sección 1, establece que todo Estado Contratante que estime que una medida tomada por otro Estado Contratante es injusta y le causa perjuicio, podrá pedir al Consejo de la OACI que examine la situación. El Consejo llamará a consultas a los Estados interesados y, si es necesario, podrá transmitir sus conclusiones y recomendaciones. Si después de ello el Consejo opina que el Estado Contratante deja injustificadamente de tomar las medidas del caso para rectificar la situación, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea de la OACI que suspenda a dicho Estado los derechos y privilegios que le confiere el Acuerdo hasta que tome tales medidas. La Asamblea, por mayoría de dos terceras partes de sus votos, podrá imponer la suspensión por el tiempo que crea conveniente, o hasta que el Consejo considere que el Estado ha tomado las medidas rectificativas del caso.

17. En la sección 2 del artículo II se determina que las desavenencias que puedan surgir sobre la interpretación o aplicación del Acuerdo entre dos o más Estados Contratantes, que no puedan resolverse mediante negociación, serán sometidas al mecanismo de solución de controversias contemplado en el Capítulo XVIII del Convenio de Chicago. Cabe resaltar que el Capítulo XVIII del Convenio de Chicago establece que las controversias podrán ser resueltas por el Consejo de la OACI y que tales decisiones podrán ser apeladas por las partes de la controversia ante un tribunal arbitral *ad hoc*, aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente de Justicia Internacional (hoy en día tal designación recae en la Corte Internacional de Justicia en virtud del artículo 37 del Estatuto de esta última).

18. El artículo III del Acuerdo establece que el mismo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio de Chicago. Adicionalmente, el artículo III señala que todo Estado Contratante podrá denunciar el Acuerdo previa notificación de un año dirigida al





Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual comunicará dicha notificación y denuncia a los demás Estados Contratantes.

19. El artículo IV del Acuerdo se refiere a una situación que se producía antes de la entrada en vigor del Convenio de Chicago (se debe recordar que el Convenio de Chicago entró en vigor el 4 de abril de 1947, por lo que el artículo IV ya no se aplica en la práctica). El referido artículo señala que, hasta la entrada en vigor del Convenio de Chicago, las referencias al mismo deben considerarse como referencias al Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944. De igual manera, toda referencia a la OACI, a su Asamblea o a su Consejo, debía entenderse como a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea Interina y al Consejo Interino, respectivamente.

20. El artículo V del Acuerdo establece que toda referencia a "territorio" en el mismo tiene el significado dado en el Artículo 2 del Convenio de Chicago. Por su parte, el artículo 2 del Convenio de Chicago, del cual el Perú es parte, como se ha señalado, especifica que para los fines de ese tratado se entiende por territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

21. El artículo VI del Acuerdo consta de tres párrafos. En el primer párrafo de ese artículo se señala que suscriben el Acuerdo los delegados a la Conferencia de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, en el entendido que los Gobiernos en cuyo nombre lo suscriben notificarán al Gobierno de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad posible, si la firma puesta en su nombre constituye en sí la aceptación del Acuerdo y una obligación contraída en firme.

22. El segundo párrafo del artículo VI señala que todo Estado miembro de la OACI podrá aceptar el Acuerdo como obligación mediante notificación de su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, la cual surtirá efectos a partir de la fecha en que se reciba la notificación.

23. El tercer párrafo del artículo VI del Acuerdo establece que el mismo entrará en vigor entre los Estados Contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. Luego de ello, será obligatorio para cada nuevo Estado que notifique su aceptación a partir de la fecha en que el Gobierno de los Estados Unidos de América reciba la notificación. El referido Gobierno notificará a todos los Estados que suscriban y acepten el Acuerdo la fecha de cada una de las aceptaciones del mismo, así como la fecha en que entre en vigor respecto de cada uno de los Estados aceptantes.

24. El Acuerdo cuenta con dos párrafos finales, en el primero de ellos se deja testimonio que el Acuerdo ha sido suscrito por los representantes debidamente autorizados de los Estados en las fechas que aparecen junto a sus firmas. Finalmente, el último párrafo señala que el Acuerdo fue hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en lengua inglesa. Seguidamente se afirma que un texto igualmente fehaciente redactado en español, francés e inglés quedará abierto a la firma en Washington D.C. Cabe destacar que, como se ha indicado anteriormente, el Acuerdo solo se firmó en inglés y que la traducción al castellano que se utiliza en este informe es la elaborada por la OACI y contenida en el Documento de la OACI N° 7500.



## **V. CALIFICACIÓN**

25. El Acuerdo reúne los requisitos formales exigidos por el Derecho Internacional para ser considerado como un tratado. Así, el Acuerdo cumple con los elementos de la definición de tratado señalados en la Convención de Viena sobre el



Derecho de los Tratados de 1969,<sup>5</sup> de la cual el Perú es parte a la fecha. En la misma perspectiva, el Acuerdo cumple con la triple exigencia proveniente de la doctrina<sup>6</sup> para distinguir a los tratados de otra clase de acuerdos carentes de efectos jurídicos, o de aquellos que, si los tienen, no se encuentran regulados por el Derecho Internacional. En efecto, para que los instrumentos internacionales sean considerados como “tratados”, estos deben: (a) ser imputables a sujetos de Derecho internacional, como son en este caso los Estados; (b) originar derechos y obligaciones de carácter jurídico entre las Partes; y, (c) su marco regulador debe ser el Derecho Internacional Público.

26. Esta caracterización es importante dado que sólo aquellos instrumentos internacionales identificados como tratados son sometidos a perfeccionamiento interno en el Derecho peruano.

## VI. OPINIONES TÉCNICAS

27. A efectos de sustentar el presente informe, se consideraron las opiniones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, así como de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, dependencia del Ministerio de Relaciones Exteriores competente en la materia.

### Ministerio de Transportes y Comunicaciones

28. Por medio del Informe N° 003-2016-MTC/12.POA, de 13 de enero de 2016, el Coordinador Técnico de Política Aérea de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), señaló (punto 7) que el Acuerdo fortalece y facilita la operación de los servicios aéreos internacionales regulares, al establecer una base jurídica de reconocimiento e intercambio multilateral de los derechos de sobrevuelo y escala técnica, en el espacio aéreo de cada uno de los Estados Contratantes del Acuerdo.

29. Dicho informe se refiere también a la importancia de la primera y segunda libertades del aire, en el sentido que resultan indispensables para la planificación y organización de rutas aéreas por parte de las aerolíneas de servicio regular internacional (punto 7 del informe). En tal sentido, se afirma que ninguna operación aerocomercial en rutas de mediano y largo recorrido sería posible sin la existencia de las referidas libertades del aire.

30. Adicionalmente, en el citado informe se afirma (punto 8) que la legislación aeronáutica nacional vigente es consistente con las libertades del aire consagradas por el Acuerdo. En particular, se cita el inciso a) del artículo 98 de la Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261, afirmando que la adhesión al Acuerdo representa la manera más efectiva de dar cumplimiento a lo previsto en la referida norma.

31. El referido informe concluye indicando que es en extremo beneficioso y recomendable que el Perú proceda al perfeccionamiento y la ratificación del Acuerdo (punto I de las conclusiones y recomendaciones del informe). Igualmente, concluye que



<sup>5</sup> Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969. Artículo 2, numeral 1, literal “a”: “Se entiende por ‘tratado’ un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”. La Convención de Viena de 1969 fue ratificada internamente mediante Decreto Supremo N° 029-2000-RE, de fecha 14 de setiembre de 2000, y se encuentra vigente para el Perú desde el 14 de octubre de 2000.

<sup>6</sup> Remiro Brotóns, Antonio *et al.* Derecho Internacional, Madrid: McGraw-Hill, 1997, p. 184.

el Acuerdo resulta plenamente concordante con lo dispuesto en la legislación peruana en materia aeronáutica (punto II).

32. Cabe destacar que el citado informe afirma que, a efectos del perfeccionamiento del Acuerdo, no se requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú sobre la materia, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución (punto III de las conclusiones y recomendaciones).

33. Mediante el Informe N° 18-2016-MTC/12, de 15 de enero de 2016, la DGAC hizo suyo el antes citado Informe N° 003-2016-MTC/12.POA, indicando que estima procedente y beneficioso para el Perú y para sus intereses aeronáuticos internacionales la adhesión del Perú al Acuerdo. Al respecto, la DGAC añade que la adhesión al Acuerdo permitirá asegurar y promover la conectividad del Perú con los demás países del mundo, al permitir que las aerolíneas de todo el mundo cuenten con la garantía jurídica necesaria para planificar y operar sus servicios aéreos regulares internacionales hacia y a través del territorio peruano, con las consiguientes ventajas económicas, comerciales y turísticas que ello representa.

34. Por medio del Informe N° 500-2016-MTC/12.08, de 13 de mayo de 2016, la Dirección de Regulación y Promoción de la DGAC emitió su opinión favorable sobre la adhesión del Perú al Acuerdo. En dicho informe se señala (punto 1) que la primera y segunda libertades del aire son esenciales para el desarrollo del transporte aéreo internacional, el cual opera en un entorno globalizado y requiere de una mayor eficiencia en las rutas aéreas (menor distancia y tiempo, que es lo que se consigue con la primera libertad del aire). Igualmente, se permite la corrección de problemas técnicos ocurridos durante el vuelo para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y permitir la llegada al destino planeado (lo cual se logra a través de la segunda libertad del aire, según el referido informe).

35. Adicionalmente, dicho informe señala (punto 2 del mismo) que negar la primera libertad del aire tendrá como consecuencia que los aviones que operan rutas internacionales con sobrevuelos en el espacio aéreo peruano tengan que evitar pasar por dicho espacio aéreo, generando rutas más largas y costosas para las aerolíneas y sus usuarios. Ello también redundará en un mayor consumo de combustibles y emisiones de CO<sub>2</sub>, contraponiéndose ello al logro del objetivo estratégico de la OACI denominado Protección del Medio Ambiente en la Aviación.

36. Respecto de la segunda libertad del aire, el indicado informe señala (punto 3) que ella se fundamenta en la necesidad de los explotadores aéreos de aterrizar para verificar las condiciones técnicas de sus aeronaves y las acciones que correspondan (reparaciones, abastecimiento de combustible, entre otras), previa coordinación con el operador del aeropuerto y la autoridad aeronáutica correspondientes. Se afirma también que el objetivo de dicha libertad es garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.

37. El citado informe añade que habrían perjuicios perceptibles para la aviación en el Perú y en los países cuyas rutas aéreas pasan por el Perú en caso no se concedieran la primera y segunda libertades del aire, por lo cual se recomienda la adhesión del Perú al Acuerdo (punto 4). También se precisa que el Acuerdo no se contrapone a ninguna norma nacional sobre aviación civil (punto 5).

38. Mediante el Informe N° 2332-2016-MTC/08, de 7 de septiembre de 2016, la Oficina de Asesoría Jurídica del MTC emitió su opinión sobre el Acuerdo. En el segundo párrafo de la página 3 del referido informe la citada Oficina de Asesoría Jurídica



concluye que tanto la Ley N°27261, Ley de Aeronáutica Civil, como su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, reconocen las libertades del aire referidas en el Acuerdo, por lo que su texto se ajusta o se encuentra acorde con la legislación nacional sobre el particular.

39. En el punto 3.1 del citado informe, la Oficina de Asesoría Jurídica del MTC concluye que, para efecto del perfeccionamiento del Acuerdo, no se requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución. Finalmente, en el punto 3.2 del informe la referida oficina emite su opinión favorable sobre el contenido del Acuerdo.

40. A través del Oficio N° 1169-2016-MTC/12, de 21 de septiembre de 2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) señaló que su Sector “encuentra muy conveniente y plenamente justificada la adhesión de la República del Perú” al Acuerdo. En ese contexto, el referido Oficio señala que por encargo de la Viceministra de Transportes se remite la documentación pertinente al Ministerio de Relaciones Exteriores para “proceder al perfeccionamiento constitucional y ratificación del IASTA”.

### **Ministerio de Relaciones Exteriores**

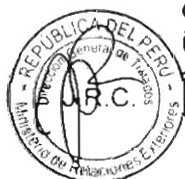
41. Por medio del Memorándum (DSL) N° DSL0026/2017, de 18 de enero de 2017, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos (DSL) del Ministerio de Relaciones Exteriores emitió su opinión favorable a la aceptación por parte del Perú del Acuerdo.

42. En el referido informe se señala que es recomendable que el Estado peruano realice próximamente el procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo. Se añade que ello confirmaría ante la comunidad internacional el compromiso del Perú con la normativa y asuntos de la aviación civil internacional en el marco de la OACI.

43. Adicionalmente, el informe indicado precisa que la ratificación del Acuerdo, a través del depósito del respectivo instrumento de aceptación, coadyuvaría a promover la imagen del Perú en el marco de la aspiración de ser elegidos para el Consejo de la OACI para el periodo 2019-2022.

44. El informe deja constancia que el Estado peruano ya ha regulado las libertades aéreas contempladas en el Acuerdo mediante la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil, y su Reglamento, reconociendo la importancia para la planificación y organización de rutas aéreas por parte de las aerolíneas de servicio regular internacional. Por ello, además de la imagen positiva que proyectaría el Estado peruano ante la comunidad internacional, la ratificación del Acuerdo reforzaría el marco jurídico del Perú con relación a los servicios aéreos internacionales.

45. La DSL, a través de la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales, es responsable de las acciones de política exterior, en los ámbitos bilateral y multilateral, vinculadas al fortalecimiento de sus actividades de aviación civil, entre otras. En ese contexto, la DSL efectúa el respectivo seguimiento de la temática de la OACI en coordinación con la DGAC. En tal virtud y calidad, la DSL confirma su opinión favorable para el inicio del perfeccionamiento interno del Acuerdo.





## VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

46. Luego del estudio y análisis del instrumento bajo consideración, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el **Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, versa sobre soberanía, por lo que está inmerso en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución Política del Perú.

47. Desde el punto de vista jurídico, la soberanía puede ser entendida según la doctrina como el conjunto de los poderes o competencias del Estado.<sup>7</sup> Se puede afirmar que la soberanía territorial cuenta con tres características: plenitud, exclusividad e inviolabilidad. La soberanía del Estado es plena precisamente porque en su territorio el Estado ejerce la totalidad de sus competencias. Es exclusiva porque un Estado no puede ejercer válidamente sus competencias territoriales en el territorio de otro Estado. Es inviolable porque el Derecho Internacional impone a los Estados la obligación de respetar la soberanía e integridad territorial de los demás Estados.<sup>8</sup>

48. El artículo 54, primer párrafo, de la Constitución Política del Perú establece que el territorio del Estado “es inalienable e inviolable. Comprende el suelo, el subsuelo, el dominio marítimo, y el espacio aéreo que los cubre”. El cuarto párrafo del mismo artículo determina que:

*“El Estado ejerce soberanía y jurisdicción sobre el espacio aéreo que cubre su territorio y el mar adyacente hasta el límite de las doscientas millas, sin perjuicio de las libertades de comunicación internacional, de conformidad con la ley y con los tratados ratificados por el Estado.”*

49. El referido cuarto párrafo del artículo 54 de la Constitución es claro al precisar que en su espacio aéreo el Perú ejerce soberanía pero, a la vez, reconoce que por medio de tratados ratificados por el Estado se pueden regular las libertades de comunicación internacional que (otros Estados) ejercen en dicho espacio aéreo.

50. Tal y como ha sido descrito ampliamente en el presente informe, en el Acuerdo, las partes pactan otorgarse mutuamente la primera y la segunda libertades del aire con el propósito de sobrevolar y efectuar escalas técnicas no comerciales, respectivamente. Para el ejercicio de esas dos libertades se requiere hacer uso del espacio aéreo peruano, así como de los aeropuertos ubicados en el territorio nacional, en los cuales el Estado ejerce soberanía de acuerdo con la Constitución Política. Por lo tanto, lo regulado en el Acuerdo versa sobre soberanía nacional, supuesto contemplado en el numeral 2 del artículo 56 de la Constitución.

51. En atención a lo expuesto y siendo función de la Dirección General de Tratados emitir opinión respecto al perfeccionamiento interno de los tratados, determinando la vía constitucional aplicable respecto al Convenio, se concluye que el Acuerdo versa sobre soberanía.

52. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del **Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales**, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, es la agravada, prevista en el artículo 56 de la Constitución Política del Perú y en el primer párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647, Ley que

<sup>7</sup> Pastor Ridruejo, José A. *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*, 18a ed. Madrid: Tecnos, 2014, p. 296.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp. 329-330.





establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.

53. En consecuencia, corresponde que el Acuerdo, sea, en primer término, aprobado por el Congreso mediante resolución legislativa y luego ratificado por el Presidente de la República mediante decreto supremo.

Lima, 21 de febrero de 2017



  
Jorge A. Raffo Carbajal  
Embajador  
Director General de Tratados  
Ministerio de Relaciones Exteriores

## INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT AGREEMENT

The States which sign and accept this International Air Services Transit Agreement, being members of the International Civil Aviation Organization, declare as follows:

### ARTICLE I

#### Section 1

Each contracting State grants to the other contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

- (1) The privilege to fly across its territory without landing;
- (2) The privilege to land for non-traffic purposes.

The privileges of this section shall not be applicable with respect to airports utilized for military purposes to the exclusion of any scheduled international air services. In areas of active hostilities or of military occupation, and in time of war along the supply routes leading to such areas, the exercise of such privileges shall be subject to the approval of the competent military authorities.

#### Section 2

The exercise of the foregoing privileges shall be in accordance with the provisions of the Interim Agreement on International Civil Aviation and, when it comes into force, with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, both drawn up at Chicago on December 7, 1944.



### Section 3

A contracting State granting to the airlines of another contracting State the privilege to stop for non-traffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made.

Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of a contracting State.

### Section 4

Each contracting State may, subject to the provisions of this Agreement,

(1) Designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use;

(2) Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of the International Civil Aviation Organization established under the above-mentioned Convention, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.





### Section 5

Each contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of a contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or to perform its obligations under this Agreement.

## ARTICLE II

### Section 1

A contracting State which deems that action by another contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the contracting States concerned. If thereafter a contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such contracting State for such period of time as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such State.

### Section 2

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Agreement cannot





be settled by negotiation, the provisions of Chapter XVIII of the above-mentioned Convention shall be applicable in the same manner as provided therein with reference to any disagreement relating to the interpretation or application of the above-mentioned Convention.

#### ARTICLE III

This Agreement shall remain in force as long as the above-mentioned Convention; provided, however, that any contracting State, a party to the present Agreement, may denounce it on one year's notice given by it to the Government of the United States of America, which shall at once inform all other contracting States of such notice and withdrawal.

#### ARTICLE IV

Pending the coming into force of the above-mentioned Convention, all references to it herein, other than those contained in Article II, Section 2, and Article V, shall be deemed to be references to the Interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at Chicago on December 7, 1944; and references to the International Civil Aviation Organization, the Assembly, and the Council shall be deemed to be references to the Provisional International Civil Aviation Organization, the Interim Assembly, and Interim Council, respectively.

#### ARTICLE V

For the purposes of this Agreement, "territory" shall be defined as in Article 2 of the above-mentioned Convention.

#### ARTICLE VI

##### SIGNATURES AND ACCEPTANCES OF AGREEMENT

The undersigned delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed



their signatures to this Agreement with the understanding that the Government of the United States of America shall be informed at the earliest possible date by each of the governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that government and an obligation binding upon it.

Any State a member of the International Civil Aviation Organization may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government.

This Agreement shall come into force as between contracting States upon its acceptance by each of them. Thereafter it shall become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government. The Government of the United States shall inform all signatory and accepting States of the date of all acceptances of the Agreement, and of the date on which it comes into force for each accepting State.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, having been duly authorized, sign this Agreement on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their respective signatures.

DONE at Chicago the seventh day of December, 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D. C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign and accept



this Agreement.

FOR AFGHANISTAN:

*A. Hedayat Aziz*

FOR THE GOVERNMENT OF THE  
COMMONWEALTH OF AUSTRALIA:

FOR BELGIUM:

FOR BOLIVIA:

*Encl. Attached.*

FOR BRAZIL:



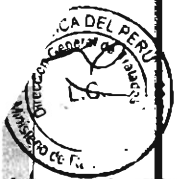
FOR CANADA:

FOR CHILE:

*R. Sacer*  
*J. Thompson*  
*Allegiance H.*

FOR CHINA:

FOR COLOMBIA:





FOR COSTA RICA:

FOR CUBA:

FOR CZECHOSLOVAKIA:



FOR THE DOMINICAN REPUBLIC:

FOR ECUADOR:

*J. L. Lora*  
*Francisco Gomez Suarez*

FOR EGYPT:

*M. Q. Khalaf*

FOR EL SALVADOR:

FOR ETHIOPIA:



FOR FRANCE:

M. HYMAN

P. Labat

Bouge  
P. Lemaire

FOR GREECE:

Chiki Batzaris

A. J. Kragopoulos

FOR GUATEMALA:

FOR HAITI:

Rigaud M

FOR HONDURAS:

L. Melchior





FOR ICELAND:

FOR INDIA:

*W. B. Brown*

FOR IRAN:

*M. Shajesteh*

FOR IRAQ:

*Ali g. d. al*



FOR IRELAND:

FOR LEBANON:

*Alhany*  
*Alhany*

FOR LIBERIA:

*Willis Z. Ball*

FOR LUXEMBOURG:

FOR MEXICO:

*Rosario Chapa*





FOR THE NETHERLANDS:

M. Steenberghe

Coop.

J. C. Kruiswijk

FOR THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND:

Daniel Giles Sullivan

FOR NICARAGUA:

R. G. Viquez

FOR NORWAY:





FOR PANAMA:

FOR PARAGUAY:

FOR PERU:

*Asesorado 7*  
*J. S. Kochlin-*  
*Min. Alvarado*

FOR THE PHILIPPINE COMMONWEALTH:

*Coordinador*  
*Hernandez*

*Urbano A. Zafra*  
*Alvarado*



FOR POLAND:

Zbysza Ciwinski  
H. H. J. Gorcek.

Jefan Z. Kucinski  
Witold A. Kobanowicz  
Lucy H. P. H.

FOR PORTUGAL:



FOR SPAIN:

E. Tenadas.

Carmen Barrios

FOR SWEDEN:

U. Krumlin





FOR SWITZERLAND:

FOR SYRIA:

FOR TURKEY:

*S. Kveeny*  
*J. Schuber*  
*Cham. Trol*

FOR THE UNION OF SOUTH AFRICA:



FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM  
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:

I declare that, failing later notification  
of inclusion, my signature to this Agreement  
does not cover Newfoundland.

*Swinton*

FOR THE UNITED STATES OF AMERICA:

*Arthur B. Brown*  
*Arthur L. B. B. B. B.*  
*Chas. A. Wolcott*  
*F. S. S. S. S.*  
*Edward Warner*  
*L. Welch Togue*  
*William A. M. Burden*



FOR URUGUAY:

*Ant. Castiglioni*  
*Col. Ricardo A. Parías*

FOR VENEZUELA:

La Delegación de Venezuela firma ad referendum y deja constancia de que la aprobación de este documento por su Gobierno está sujeta a las disposiciones constitucionales de los Estados Unidos de Venezuela.

*J. Sucre*  
*R. Blanco Ortíz*

FOR YUGOSLAVIA:





FOR DENMARK:

*Maurik Hennemann*

FOR THAILAND:

*M. R. Seri Pramoj*

I CERTIFY THAT the foregoing is a true copy of the International Air Services Transit Agreement dated December 7, 1944, concluded at the International Civil Aviation Conference at Chicago, Illinois, in the English language, the signed original of which is deposited in the archives of the Government of the United States of America.

IN TESTIMONY WHEREOF, I, E. R. Stettinius, Jr., Secretary of State, have hereunto caused the seal of the Department of State to be affixed and my name subscribed by an Assistant Chief, Division of Central Services of the said Department, at the city of Washington, in the District of Columbia, this twenty-second day of January, 1945.

*E. R. Stettinius Jr.*  
Secretary of State

*M. L. Kene*  
Assistant Chief, Division of Central Services

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES  
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ  
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados  
"Embajador Juan Miguel Bakula Patiño", registrado con el  
código M-270-B y que  
consta de 20 páginas.

Lima, 23/12/2016



Luz Caballero  
Ministra  
Asesora Especializada y  
Subdirectora de Evaluación y Perfeccionamiento de Tratados (e)

**INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT  
AGREEMENT**

Signed at Chicago, on 7 December 1944

**ACCORD RELATIF AU TRANSIT  
DES SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX**

Signé à Chicago, le 7 décembre 1944

**ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS  
SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES**

Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944



1954



*Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.*

*Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.*

*Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.*

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft or post office money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque bancaire ou mandat-poste) en dollars des Etats-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (por giro bancario o postal) en dólares de los E.U.A. o en la moneda del país de compra.

International Civil Aviation Organization  
Attention: Distribution Officer  
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400  
Montreal, Quebec  
Canada H3A 2R2

*Argentina.* El Ateneo, Pedro García S.A.L.E. e I., Dpto. Compras — Importación,  
Patagones 2463, 1282 Buenos Aires.

*Egypt.* ICAO Representative, Middle East and Eastern African Office, 16 Hassan Sabri,  
Zamalek, Cairo.

*France.* Représentant de l'OACI, Bureau Europe, 3 bis, villa Emile-Bergerat,  
92522 Neuilly-sur-Seine, Cedex.

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi  
or 17 Park Street, Calcutta.

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon,  
Minato-Ku, Tokyo.

*Mexico.* Representante de la OACI, Oficina Norteamérica y Caribe,  
Apartado postal 5-377, México 5, D.F.

*Perú.* Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100.

*Sénégal.* Représentant de l'OACI, Bureau Afrique, Boîte postale 2356, Dakar.

*Spain.* Librería de Aeronáutica y Astronáutica Sumas, Desengaño, 12-3º-3, Madrid 13.

*Sweden.* C.E. Fritzer Kungl. Hovbokhandel, Box 16356, S-103 27 Stockholm.

*Thailand.* ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 614, Bangkok.

*United Kingdom.* Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services,  
Cireville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

Registro Oficial de Tratados  
Multilaterales No. M 270-3

**ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS  
SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES**

Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944

---

## PREÁMBULO

El 7 de abril de 1954, en la décimocuarta reunión de su XXI período de sesiones, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó la siguiente Resolución:

"VISTA la Resolución A3-2, que se refiere a la preparación de versiones en español y en francés del Convenio de Chicago y que estipula que debe "entenderse que estos textos serán únicamente para uso interno de la Organización";

CONSIDERANDO que el 19 de febrero de 1952 el Consejo adoptó textos en dichos idiomas del Convenio de Chicago;

CONSIDERANDO que conviene tomar una decisión análoga en lo que se refiere al Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, anexo al Acta Final de la Conferencia de Chicago de 1944;

EL CONSEJO RESUELVE que, además del texto inglés firmado en Chicago, se empleen las versiones española y francesa adjuntas a esta Resolución para uso interno de la Organización, es decir para los trabajos de la Secretaría, la Asamblea, el Consejo y demás órganos de la Organización, así como para toda referencia que haya de hacer la Organización en sus comunicaciones dirigidas a los Estados Contratantes;

RECOMIENDA a los Estados Contratantes que solamente empleen estos tres textos en sus relaciones con la OACI o con los otros Estados Contratantes;

ENCARGA al Secretario General que disponga lo necesario para publicar el texto de este acuerdo en español, francés e inglés."

Este fascículo contiene los siguientes textos: El inglés, es decir el suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944; el español y el francés, que son traducciones del anterior. Estos dos últimos han sido aceptados por el Consejo de la OACI para uso interno de la Organización y no como fehacientes. En virtud de la decisión anteriormente citada, el Secretario General publica los textos de ambas versiones.



## ACUERDO RELATIVO AL TRÁNSITO DE LOS SERVICIOS AÉREOS INTERNACIONALES

Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944

---

Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, que firman y aceptan este Acuerdo relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, han convenido lo siguiente:

### ARTÍCULO I

#### *Sección 1*

Todo Estado Contratante concede a los demás Estados Contratantes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes libertades del aire:

- 1) El derecho de cruzar su territorio sin aterrizar.
- 2) El derecho de aterrizar sin fines comerciales.

Los derechos previstos en esta Sección no podrán exigirse respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares y de los cuales se excluya todo servicio aéreo internacional regular. En zonas de hostilidades o de ocupación militar, y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas, el ejercicio de tales derechos estará condicionado a la aprobación de las autoridades militares competentes.

#### *Sección 2*

El ejercicio de los derechos anteriormente mencionados se ajustará a las disposiciones del Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional y, cuando entre en vigor, a las disposiciones del Convenio de Aviación Civil Internacional, ambos concluidos en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

#### *Sección 3*

Todo Estado Contratante que conceda a las empresas de transporte aéreo de otro Estado Contratante el derecho de hacer escala sin fines comerciales, podrá exigir que dichas empresas ofrezcan servicio comercial razonable en los puntos en que hagan tales escalas.

Este derecho del Estado no implicará en modo alguno que las empresas de transporte aéreo que utilicen la misma ruta reciban un trato diferente, debiéndose

tener en cuenta la capacidad de las aeronaves, y su ejercicio no podrá perjudicar las operaciones normales de los servicios aéreos internacionales interesados, ni los derechos u obligaciones de ningún Estado Contratante.

#### *Sección 4*

A reserva de lo previsto en el presente Acuerdo, todo Estado Contratante podrá:

1) Designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar éstos.

2) Imponer, o permitir que se impongan, a los referidos servicios derechos justos y razonables por el uso de tales aeropuertos y demás instalaciones y servicios. Estos derechos no podrán exceder de los que abonarían las aeronaves de su propia nacionalidad empleadas en servicios internacionales similares, por el uso de los mismos aeropuertos e instalaciones y servicios; quedando entendido que, a solicitud de un Estado Contratante interesado, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional — establecido de conformidad con el Convenio anteriormente mencionado — examinará los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios, y presentará un informe, con las recomendaciones del caso, al Estado o Estados interesados.

#### *Sección 5*

Todo Estado Contratante se reserva el derecho de denegar o revocar el certificado o permiso a una empresa de transporte aéreo de otro Estado, cuando considere que gran parte de la propiedad y la dirección efectiva de la empresa no están en manos de nacionales de un Estado Contratante, o cuando la empresa de transporte aéreo no cumpla con las leyes del Estado que sobrevuele o con las obligaciones dimanantes del presente Acuerdo.

### ARTÍCULO II

#### *Sección 1*

Todo Estado Contratante que estime que una medida tomada, de conformidad con este Acuerdo, por otro Estado Contratante es injusta o le causa perjuicio, podrá pedir al Consejo que examine la situación. A continuación, el Consejo investigará el asunto y llamará a consulta a los Estados interesados. Si con la consulta no se resuelven las dificultades, el Consejo podrá transmitir sus conclusiones y recomendaciones a los Estados Contratantes interesados. Si después de esto el Consejo opina que el Estado Contratante de que se trate deja injustificadamente de tomar las medidas del caso para rectificar la situación, el Consejo podrá recomendar a la Asamblea de la Organización anteriormente mencionada que suspenda a dicho Estado Contratante los derechos y privilegios

que le confiere el presente Acuerdo, hasta que haya tomado tales medidas. La Asamblea, por mayoría de dos terceras partes de sus votos, podrá imponer dicha suspensión a ese Estado Contratante por el período de tiempo que crea conveniente, o hasta que el Consejo considere que el Estado ha tomado las medidas rectificativas del caso.

#### *Sección 2*

Si surgen desavenencias entre dos o más Estados Contratantes sobre la interpretación o aplicación del presente Acuerdo que no puedan resolverse mediante negociación, se aplicará lo dispuesto en el Capítulo XVIII del Convenio anteriormente mencionado, en la forma allí prevista respecto a todo desacuerdo relativo a la interpretación o aplicación del citado Convenio.

#### ARTÍCULO III

El presente Acuerdo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio anteriormente citado; entendiéndose, sin embargo, que todo Estado Contratante parte en el presente Acuerdo podrá denunciarlo previa notificación de un año dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual a su vez comunicará inmediatamente dicha notificación y denuncia a los demás Estados Contratantes.

#### ARTÍCULO IV

Hasta la entrada en vigor del Convenio anteriormente citado, toda referencia al mismo en el presente Acuerdo, excepto la de la Sección 2 del Artículo II y la del Artículo V, se considerará como referencia al Acuerdo Interino de Aviación Civil Internacional concluido en Chicago el 7 de diciembre de 1944; y toda referencia a la Organización de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea y al Consejo, se considerará como referencia a la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, a la Asamblea Interina y al Consejo Interino respectivamente.

#### ARTÍCULO V

A los fines del presente Acuerdo, la palabra "territorio" tiene el significado indicado en el Artículo 2 del Convenio anteriormente mencionado.

#### ARTÍCULO VI

##### **Firma y aceptación del Acuerdo**

Los que suscriben, delegados a la Conferencia de Aviación Civil Internacional, reunida en Chicago el 1° de noviembre de 1944, firman el presente Acuerdo en



la inteligencia de que cada uno de los Gobiernos en cuyo nombre lo suscriben notificará al Gobierno de los Estados Unidos de América, a la mayor brevedad posible, si la firma puesta en su nombre constituye en sí la aceptación del Acuerdo y una obligación contraída en firme.

Todo Estado miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional podrá aceptar el presente Acuerdo como obligación contraída mediante notificación de su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, y dicha aceptación surtirá efecto a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación.

El presente Acuerdo entrará en vigor entre los Estados Contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos. Después, será obligatorio, respecto a cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación de aceptación. El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados que suscriban y acepten el presente Acuerdo la fecha de cada una de las aceptaciones del mismo, así como las fechas en que entre en vigor respecto de cada uno de los Estados aceptantes.

EN FE DE LO CUAL, los que suscriben, debidamente autorizados al efecto, firman el presente Acuerdo en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen junto a sus firmas.

HECHO en Chicago el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en lengua inglesa. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés\*, cada uno de los cuales será igualmente fehaciente, quedará abierto a la firma en Washington, D.C. Ambos textos quedarán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas de los mismos a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o acepten el presente Acuerdo.

---

\* El Acuerdo fue firmado únicamente en la versión original inglesa redactada en la Conferencia de Aviación Civil Internacional celebrada en Chicago del 1° de noviembre al 7 de diciembre de 1944. No obstante lo dispuesto en el Acuerdo, no se abrió a la firma ningún texto en tres idiomas.

Por Afganistán:  
     A. Hosayn Aziz

Por el Gobierno del Commonwealth de Australia:  
     F. W. EGGLESTON                      4 de julio de 1945

Por Bélgica:  
     Vicomte du PARC                      9 de abril de 1945

Por Bolivia:  
     Cor. AL. PACHECO

Por Brasil:

Por Canadá:  
     L. B. PEARSON                      10 de febrero de 1945.

Por Chile:  
     R. SAÉNZ  
     G. BISQUERT  
     R. MAGALLANES B.

Por China:

Por Colombia:

Por Costa Rica:  
     F. de P. GUTIÉRREZ                      10 de marzo de 1945

Por Cuba:  
     Gmo. BELT                      20 de abril de 1945

Por Checoslovaquia:  
     V. S. HURBAN                      18 de abril de 1945

Por la República Dominicana:

Por Ecuador:  
     J. A. CORREA  
     FRANCISCO GÓMEZ JURADO

Por Egipto:

M. HASSAN  
M. ROUSHDY  
M. A. KHALIFA

Por El Salvador:

Felipe VEGA-GÓMEZ

9 de mayo de 1945

Por Etiopía:

Ephrem T. MEDHEN

22 de marzo de 1945

Por Francia:

M. HYMANS  
C. LEBEL  
BOURGES  
P. LOCUSSOL

Por Grecia:

D. T. Noti BOTZARIS  
A. J. ARGYROPOULOS

Por Guatemala:

Osc. MORALES L.

30 de enero de 1945

Por Haití:

G. Edouard ROY

Por Honduras:

E. P. LEFEBVRE

Por Islandia:

Thor THORS

4 de abril de 1945

Por India:

G. V. BEWOOR

Por Irán:

M. SHAYESTEH

Por Irak:

Ali JAWDAT

Por Irlanda:



Por Líbano:

C. CHAMOUN  
F. EL-HOSS

Por Liberia:

Walter F. WALKER

Por Luxemburgo:

Hugues LE GALLAIS

9 de julio de 1945

Por México:

Pedro A. CHAPA

Por Holanda:

M. STEENBERGHE  
COPEL  
F. C. ARONSTEIN

Por el Gobierno de Nueva Zelanda:

Daniel Giles SULLIVAN

Por Nicaragua:

R. E. FRIZELL

Por Noruega:

W. Munthe MORGENSTIERNE

30 de enero de 1945

Por Panamá:

Por Paraguay:

Celso R. VELÁSQUEZ

27 de julio de 1945

Por Perú:

A. REVOREDO  
J. S. KOECHLIN  
Luis ALVARADO  
F. ELGUERA  
Gillmo. VAN OORDT LEÓN

Por la República de Filipinas:

J. HERNÁNDEZ  
Urbano A. ZAFRA  
J. H. FOLEY

Por Polonia:

Zbyslaw CIOŁKOSZ  
Dr. H. J. GORECKI  
Stefan J. KONORSKI  
Witold A. URBANOWICZ  
Ludwik H. GOTTLIEB

Por Portugal:

Por España:

E. TERRADAS  
Germán BARAIBAR

Por Suecia:

R. KUMLIN

Por Suiza:

Charles BRUGGMANN 6 de julio de 1945

Por Siria:

N. KAHALE 6 de julio de 1945

Por Turquía:

S. KOCAK  
F. SAHINBAS  
Orhan H. EROL

Por la Unión Sudafricana:

D. D. FORSYTH 4 de junio de 1945

Por el Gobierno del Reino Unido de la  
Gran Bretaña e Irlanda del Norte:

Declaro que, a menos que se notifique su inclusión ulterior-  
mente, mi firma del presente Acuerdo no comprende el territorio  
de Terranova.

SWINTON

Por los Estados Unidos de América:

Adolf A. BERLE Jr.  
Alfred L. BULWINKLE  
Chas. A. WOLVERTON  
F. LA GUARDIA  
Edward WARNER  
L. Welch POGUE  
William A. M. BURDEN

Por Uruguay:

Carl CARBAJAL  
Col. Medardo R. FARÍAS

Por Venezuela:

La Delegación de Venezuela firma *ad referendum* y deja constancia de que la aprobación de este documento por su Gobierno está sujeta a las disposiciones constitucionales de los Estados Unidos de Venezuela.

F. J. SUCRE  
J. BLANCO USTÁRIZ

Por Yugoslavia:

Por Dinamarca:

Henrik KAUFFMANN

Por Thailandia:

M. R. SENI PRAMOJ



# **Convention on International Civil Aviation**

## **Convention relative à l'aviation civile internationale**

## **Convenio sobre Aviación Civil Internacional**

## **Конвенция о международной гражданской авиации**

---

This document supersedes Doc 7300/8.  
Le présent document annule et remplace le Doc 7300/8.  
Este documento reemplaza el Doc 7300/8.  
Настоящий документ заменяет Doc 7300/8.

Ninth Edition – Neuvième édition – Novena edición – Издание девятое — 2006

**International Civil Aviation Organization  
Organisation de l'aviation civile internationale  
Organización de Aviación Civil Internacional  
Международная организация гражданской авиации**



## FOREWORD

This document contains the text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the "Convention"), in the English, French, Russian and Spanish languages. Each of these texts is equally authentic. The English text is the text adopted and signed at Chicago on 7 December 1944, amended as indicated below. The French and Spanish texts are the texts adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention, signed at Buenos Aires on 24 September 1968 (hereinafter referred to as the "Buenos Aires Protocol"), amended as indicated below. The text of the Buenos Aires Protocol is reproduced in this document at pages 45 to 47. This Protocol came into force on 24 October 1968. The Russian text is the text adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention, signed at Montreal on 30 September 1977 (hereinafter referred to as the "Protocol on the Authentic Quadrilingual Text"), amended as indicated below. This Protocol came into force on 16 September 1999. The text of the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text is reproduced in this document at pages 48 to 51.

In the body of the above-mentioned texts of the Convention, in English, French, Russian and Spanish, as presented in this document, are incorporated all the amendments made to the Convention which were in force on 1 January 2006, namely in respect of:

- a) Article 3 *bis* (non-use of weapons against civil aircraft in flight);
- b) Article 45 (permanent seat of the Organization);
- c) Article 48 *a*) (frequency of Assembly Sessions);
- d) Article 49 *e*) (powers of Assembly relating to annual budgets);
- e) Article 50 *a*) (composition and election of Council);
- f) Article 56 (membership of Air Navigation Commission);
- g) Article 61 (budget and apportionment of expenses);
- h) Article 83 *bis* (transfer of certain functions and duties in cases of lease, charter or interchange of aircraft);
- i) Article 93 *bis* (expulsion from the International Civil Aviation Organization or suspension of membership in it); and
- j) the final paragraph, adding Russian to the authentic texts of the Convention.

## AVANT-PROPOS

Le présent document comporte le texte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944 (appelé ci-après la «Convention»), en langues française, anglaise, espagnole et russe. Chacun de ces textes fait également foi. Le texte anglais est celui qui a été adopté et signé à Chicago le 7 décembre 1944, amendé de la manière indiquée ci-dessous. Les textes français et espagnol sont ceux qui ont été adoptés au moyen du Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention, et qui sont annexés à ce protocole, signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968 (appelé ci-après le «Protocole de Buenos Aires»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Le texte du Protocole de Buenos Aires est reproduit dans le présent document aux pages 45 à 47. Ce protocole est entré en vigueur le 24 octobre 1968. Le texte russe est celui qui a été adopté au moyen du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention, et qui est annexé à ce protocole, signé à Montréal le 30 septembre 1977 (appelé ci-après le «Protocole concernant le texte authentique quadrilingue»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Ce protocole est entré en vigueur le 16 septembre 1999. Le texte du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue est reproduit dans le présent document aux pages 48 à 51.

Les textes français, anglais, espagnol et russe précités de la Convention, tels qu'ils figurent dans le présent document, comportent tous les amendements apportés à la Convention qui étaient en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006, et qui concernaient:

- a) l'article 3 *bis* (non-utilisation d'armes contre des aéronefs civils en vol);
- b) l'article 45 (siège permanent de l'Organisation);
- c) l'article 48 *a*) (fréquence des sessions de l'Assemblée);
- d) l'article 49 *e*) (pouvoirs de l'Assemblée en matière de budgets annuels);
- e) l'article 50 *a*) (composition et élection du Conseil);
- f) l'article 56 (membres de la Commission de navigation aérienne);
- g) l'article 61 (budget et répartition des dépenses);
- h) l'article 83 *bis* (transfert de certaines fonctions et obligations en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs);
- i) l'article 93 *bis* (exclusion d'un État de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou suspension de sa qualité de membre de l'Organisation);
- j) le dernier paragraphe (ajout du russe aux textes authentiques de la Convention).

(ii)

## PRÓLOGO

El presente documento contiene el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 (mencionado en adelante como el "Convenio"), en los idiomas español, francés, inglés y ruso. Cada una de las versiones es igualmente auténtica. El texto inglés es el que fue adoptado y firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y que se ha enmendado como se indica más abajo. Los textos español y francés son los que fueron adoptados mediante el Protocolo sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio, firmado en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968 (mencionado en adelante como el "Protocolo de Buenos Aires"), al que se adjuntan y que se han enmendado como se indica más abajo. El texto del Protocolo de Buenos Aires se reproduce en el presente documento en las páginas 45 a 47. Dicho protocolo entró en vigor el 24 de octubre de 1968. El texto ruso es el que fue adoptado mediante el Protocolo sobre el texto auténtico cuadrilingüe del Convenio, firmado en Montreal el 30 de septiembre de 1977, enmendado según se indica más adelante (mencionado en adelante como el "Protocolo sobre el texto auténtico cuadrilingüe"), que se adjunta al Protocolo. Éste entró en vigor el 16 de septiembre de 1999 y su texto se reproduce en el presente documento en las páginas 48 a 51.

En los mencionados textos del Convenio en los idiomas español, francés, inglés y ruso, que figuran en el presente documento, se han incluido todas las enmiendas al Convenio que estaban en vigor al 1 de enero de 2006, relativas a los artículos siguientes:

- a) Artículo 3 *bis* (abstención del uso de armas en contra de aeronaves civiles en vuelo);
- b) Artículo 45 (Sede permanente de la Organización);
- c) Artículo 48 a) (frecuencia de los periodos de sesiones de la Asamblea);
- d) Artículo 49 e) (poderes de la Asamblea respecto a los presupuestos anuales);
- e) Artículo 50 a) (composición y elección del Consejo);
- f) Artículo 56 (miembros de la Comisión de Aeronavegación);
- g) Artículo 61 (presupuesto y distribución de gastos);
- h) Artículo 83 *bis* (transferencia de ciertas funciones y obligaciones en los casos de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves);
- i) Artículo 93 *bis* (expulsión de la Organización de Aviación Civil Internacional o suspensión de miembros de la Organización); y
- j) párrafo final que añade el ruso a los textos auténticos del Convenio.

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий документ содержит текст Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года (в дальнейшем именуемой "Конвенцией"), на русском, английском, испанском и французском языках. Каждый из этих текстов является равно аутентичным. Текст на английском языке – это текст, принятый и подписанный в Чикаго 7 декабря 1944 года, в который внесены нижеуказанные поправки. Тексты на испанском и французском языках – это тексты, принятые согласно и приложенные к Протоколу об аутентичном трехязычном тексте Конвенции, подписанному в Буэнос-Айресе 24 сентября 1968 года (в дальнейшем именуемому "Буэнос-Айресским протоколом"), в которые внесены нижеуказанные поправки. Текст Буэнос-Айресского протокола приводится в настоящем документе на страницах 45–47. Текст на русском языке – это текст, принятый согласно и приложенный к Протоколу об аутентичном четырехязычном тексте Конвенции, подписанному в Монреале 30 сентября 1977 года (в дальнейшем именуемому "Протоколом об аутентичном четырехязычном тексте"), в который внесены нижеуказанные поправки. Этот Протокол вступил в силу 16 сентября 1999 года. Текст Протокола об аутентичном четырехязычном тексте приводится в настоящем документе на страницах 48–51.

В основную часть вышеупомянутых текстов Конвенции на русском, английском, испанском и французском языках, приводимых в настоящем документе, включены все поправки к Конвенции, имевшие силу на 1 января 2006 года, а именно поправки в отношении:

- a) Статьи 3 *bis* (неприменение оружия против гражданских воздушных судов в полете);
- b) Статьи 45 (постоянное местопребывание Организации);
- c) Статьи 48 a) (периодичность сессий Ассамблеи);
- d) Статьи 49 e) (права Ассамблеи, касающиеся годовых бюджетов);
- e) Статьи 50 a) (состав и выборы Совета);
- f) Статьи 56 (состав Аэронавигационной комиссии);
- g) Статьи 61 (бюджет и распределение расходов);
- h) Статьи 83 *bis* (передача определенных функций и обязанностей в случае аренды, фрахтования воздушных судов или обмена ими);
- i) Статьи 93 *bis* (исключение из Международной организации гражданской авиации или приостановление членства в ней); и
- j) заключительного пункта (включение текста на русском языке в число аутентичных текстов Конвенции).

Attention is invited to the footnotes to the above-mentioned amendments.

Further amendments to the Convention have been adopted but have not been incorporated in this document as they have not yet entered into force, namely in respect of:

a) the final paragraph of the Convention, adding Arabic to the authentic texts of the Convention, adopted by the 31st Session of the Assembly; and

b) the final paragraph of the Convention, adding Chinese to the authentic texts of the Convention, adopted by the 32nd Session of the Assembly.

On voudra bien se reporter aux notes de bas de page relatives aux amendements précités.

D'autres amendements de la Convention ont été adoptés mais n'ont pas été incorporés au présent document du fait qu'ils ne sont pas encore entrés en vigueur. Il s'agit:

a) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute l'arabe aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 31<sup>e</sup> session;

b) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute le chinois aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 32<sup>e</sup> session.

Se señalan a la atención del lector las notas a pie de página relativas a las mencionadas enmiendas.

Se han adoptado otras enmiendas del Convenio que no figuran en el presente documento porque aún no han entrado en vigor, se trata de las siguientes:

a) párrafo final del Convenio, que añade el árabe a los textos auténticos del Convenio, adoptada por el 31º período de sesiones de la Asamblea; y

b) párrafo final del Convenio, que añade el chino a los textos auténticos del Convenio, adoptada por el 32º período de sesiones de la Asamblea.

Следует обращать внимание на подстрочные примечания к вышеупомянутым поправкам.

В настоящий документ не включены принятые дополнительные поправки к Конвенции, поскольку они еще не вступили в силу, а именно:

a) поправка к заключительному пункту Конвенции (включение текста на арабском языке в число аутентичных текстов Конвенции), принятая 31-й сессией Ассамблеи, и

b) поправка к заключительному пункту Конвенции (включение текста на китайском языке в число аутентичных текстов Конвенции), принятая 32-й сессией Ассамблеи.



## TABLE OF CONTENTS

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Chicago, 7 December 1944) . . . . .	1
PREAMBLE . . . . .	1
PART I.— AIR NAVIGATION . . . . .	2
CHAPTER I. — General principles and application of the Convention . . . . .	2
CHAPTER II. — Flight over territory of contracting States . . . . .	4
CHAPTER III. — Nationality of aircraft . . . . .	9
CHAPTER IV. — Measures to facilitate air navigation . .	10
CHAPTER V. — Conditions to be fulfilled with respect to aircraft . . . . .	13
CHAPTER VI. — International standards and recommended practices . . . . .	16
PART II. — THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION . . . . .	20
CHAPTER VII. — The Organization . . . . .	20
CHAPTER VIII. — The Assembly . . . . .	22
CHAPTER IX. — The Council . . . . .	24
CHAPTER X. — The Air Navigation Commission . . . . .	28
CHAPTER XI. — Personnel . . . . .	29
CHAPTER XII. — Finance . . . . .	30
CHAPTER XIII. — Other international arrangements . .	31
PART III. — INTERNATIONAL AIR TRANSPORT . . . . .	32
CHAPTER XIV. — Information and reports . . . . .	32

## TABLE DES MATIÈRES

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Chicago, le 7 décembre 1944) . .	1
PRÉAMBULE . . . . .	1
PREMIÈRE PARTIE.— NAVIGATION AÉRIENNE . . . . .	2
CHAPITRE I.— Principes généraux et application de la Convention . . . . .	2
CHAPITRE II.— Vol au-dessus du territoire des États contractants . . . . .	4
CHAPITRE III.— Nationalité des aéronefs . . . . .	9
CHAPITRE IV.— Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne . . . . .	10
CHAPITRE V.— Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs . . . . .	13
CHAPITRE VI.— Normes et pratiques recommandées internationales . . . . .	16
DEUXIÈME PARTIE.— L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE . . . . .	20
CHAPITRE VII.— L'Organisation . . . . .	20
CHAPITRE VIII.— L'Assemblée . . . . .	22
CHAPITRE IX.— Le Conseil . . . . .	24
CHAPITRE X.— La Commission de navigation aérienne . . . . .	28
CHAPITRE XI.— Personnel . . . . .	29
CHAPITRE XII.— Finances . . . . .	30
CHAPITRE XIII.— Autres arrangements internationaux . . . . .	31
TROISIÈME PARTIE.— TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL . . . . .	32
CHAPITRE XIV.— Renseignements et rapports . . . . .	32

## ÍNDICE

## ОГЛАВЛЕНИЕ

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Chicago, 7 de diciembre de 1944) . . . . .	1
PREÁMBULO . . . . .	1
PRIMERA PARTE. — NAVEGACIÓN AÉREA . . . . .	2
CAPÍTULO I. — Principios generales y aplicación del Convenio . . . . .	2
CAPÍTULO II. — Vuelo sobre territorio de Estados contratantes . . . . .	4
CAPÍTULO III. — Nacionalidad de las aeronaves . . . . .	9
CAPÍTULO IV. — Medidas para facilitar la navegación aérea . . . . .	10
CAPÍTULO V. — Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves . . . . .	13
CAPÍTULO VI. — Normas y métodos recomendados internacionales . . . . .	16
SEGUNDA PARTE. — LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL . . . . .	20
CAPÍTULO VII. — La Organización . . . . .	20
CAPÍTULO VIII. — La Asamblea . . . . .	22
CAPÍTULO IX. — El Consejo . . . . .	24
CAPÍTULO X. — La Comisión de Aeronavegación . . . . .	28
CAPÍTULO XI. — Personal . . . . .	29
CAPÍTULO XII. — Finanzas . . . . .	30
CAPÍTULO XIII. — Otros arreglos internacionales . . . . .	31
TERCERA PARTE. — TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL . . . . .	32
CAPÍTULO XIV. — Datos e informes . . . . .	32

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Чикаго, 7 декабря 1944 года) . . . . .	1
ПРЕАМБУЛА . . . . .	1
Часть I. Аэронавигация . . . . .	2
Глава I. Общие принципы и применение Конвенции . . . . .	2
Глава II. Полет над территорией Договаривающихся государств . . . . .	4
Глава III. Национальность воздушных судов . . . . .	9
Глава IV. Меры содействия аэронавигации . . . . .	10
Глава V. Условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов . . . . .	13
Глава VI. Международные стандарты и рекомендуемая практика . . . . .	16
Часть II. Международная организация гражданской авиации . . . . .	20
Глава VII. Организация . . . . .	20
Глава VIII. Ассамблея . . . . .	22
Глава IX. Совет . . . . .	24
Глава X. Аэронавигационная комиссия . . . . .	28
Глава XI. Персонал . . . . .	29
Глава XII. Финансы . . . . .	30
Глава XIII. Другие международные соглашения . . . . .	31
Часть III. Международный воздушный транспорт . . . . .	32
Глава XIV. Информация и отчеты . . . . .	32

CHAPTER XV. — Airports and other air navigation facilities . . . . .	32	CHAPITRE XV.— Aéroports et autres installations et services de navigation aérienne . . . . .	32
CHAPTER XVI. — Joint operating organizations and pooled services . . . . .	35	CHAPITRE XVI.— Organisations d'exploitation en commun et services en pool . . . . .	35
PART IV. — FINAL PROVISIONS . . . . .	36	QUATRIÈME PARTIE.— DISPOSITIONS FINALES . . . . .	36
CHAPTER XVII. — Other aeronautical agreements and arrangements . . . . .	36	CHAPITRE XVII.— Autres accords et arrangements aéronautiques . . . . .	36
CHAPTER XVIII. — Disputes and default . . . . .	38	CHAPITRE XVIII.— Différends et manquements . . . . .	38
CHAPTER XIX. — War . . . . .	40	CHAPITRE XIX.— Guerre . . . . .	40
CHAPTER XX. — Annexes . . . . .	40	CHAPITRE XX.— Annexes . . . . .	40
CHAPTER XXI. — Ratifications, adherences, amendments, and denunciations . . . . .	40	CHAPITRE XXI.— Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations . . . . .	40
CHAPTER XXII. — Definitions . . . . .	43	CHAPITRE XXII.— Définitions . . . . .	43
SIGNATURE OF CONVENTION . . . . .	44	SIGNATURE DE LA CONVENTION . . . . .	44
PROTOCOL ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Buenos Aires, 24 September 1968) . . . . .	45	PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Buenos Aires, le 24 septembre 1968) . . . . .	45
PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Montreal, 30 September 1977) . . . . .	48	PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Montréal, le 30 septembre 1977) . . . . .	48

CAPÍTULO XV. — Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea . . . . .	32	ГЛАВА XV. Аэропорты и другие аэронавигационные средства . . . . .	32
CAPÍTULO XVI. — Organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados . . . . .	35	ГЛАВА XVI. Организации совместной эксплуатации и пульные соглашения . . . . .	35
CUARTA PARTE. — DISPOSICIONES FINALES . . . . .	36	ЧАСТЬ IV. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ . . . . .	36
CAPÍTULO XVII. — Otros acuerdos y arreglos aeronáuticos . . . . .	36	ГЛАВА XVII. Другие соглашения по вопросам авиации . . . . .	36
CAPÍTULO XVIII. — Controversias e incumplimiento . . . . .	38	ГЛАВА XVIII. Споры и невыполнение обязательств . . . . .	38
CAPÍTULO XIX. — Guerra . . . . .	40	ГЛАВА XIX. Война . . . . .	40
CAPÍTULO XX. — Anexos . . . . .	40	ГЛАВА XX. Приложения . . . . .	40
CAPÍTULO XXI. — Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias . . . . .	40	ГЛАВА XXI. Ратификация, присоединение, поправки и денонсация . . . . .	40
CAPÍTULO XXII. — Definiciones . . . . .	43	ГЛАВА XXII. Определения . . . . .	43
FIRMA DEL CONVENIO . . . . .	44	ПОДПИСАНИЕ КОНВЕНЦИИ . . . . .	44
PROTOCOLO RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Buenos Aires, 24 de septiembre de 1968) . . . . .	45	ПРОТОКОЛ ОБ АУТЕНТИЧНОМ ТРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Буэнос-Айрес, 24 сентября 1968 года) . . . . .	45
PROTOCOLO RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO CUADRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (Montreal, 30 de septiembre de 1977) . . . . .	48	ПРОТОКОЛ ОБ АУТЕНТИЧНОМ ЧЕТЫРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (Монреаль, 30 сентября 1977 года) . . . . .	48



M-270

CONVENTION<sup>1</sup>  
ON INTERNATIONAL  
CIVIL AVIATION

Signed at Chicago,  
on 7 December 1944

---

PREAMBLE

WHEREAS the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

WHEREAS it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

THEREFORE, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

CONVENTION<sup>1</sup>  
RELATIVE À L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE

Signée à Chicago,  
le 7 décembre 1944

---

PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

---

1. Came into force on 4 April 1947, the thirtieth day after deposit with the Government of the United States of America of the twenty-sixth instrument of ratification thereof or notification of adherence thereto, in accordance with Article 91 b).

---

1. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, trentième jour après le dépôt auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique du vingt-sixième instrument de ratification ou notification d'adhésion, conformément à l'article 91 b).

M-270

**CONVENIO<sup>1</sup>**  
**SOBRE AVIACIÓN**  
**CIVIL INTERNACIONAL**

Firmado en Chicago,  
el 7 de diciembre de 1944

---

**PREÁMBULO**

CONSIDERANDO que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

---

1. Entró en vigor el 4 de abril de 1947, el trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento de ratificación o notificación de adhesión al Gobierno de los Estados Unidos de América de acuerdo con el Artículo 91 b).

**КОНВЕНЦИЯ<sup>1</sup>**  
**О МЕЖДУНАРОДНОЙ**  
**ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

Подписана в Чикаго  
7 декабря 1944 года

---

**ПРЕАМБУЛА**

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

Поэтому нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично;

заключили в этих целях настоящую Конвенцию.

---

1. Вступила в силу 4 апреля 1947 года на тридцатый день после сдачи на хранение правительству Соединенных Штатов Америки двадцать шестого документа о ратификации Конвенции или уведомления о присоединении к ней в соответствии со Статьей 91 b).

**PART I**  
**AIR NAVIGATION**

**CHAPTER I**  
**GENERAL PRINCIPLES**  
**AND APPLICATION OF THE CONVENTION**

**Article 1**

*Sovereignty*

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

**Article 2**

*Territory*

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

**Article 3**

*Civil and state aircraft*

a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

**PREMIÈRE PARTIE**  
**NAVIGATION AÉRIENNE**

**CHAPITRE I**  
**PRINCIPES GÉNÉRAUX**  
**ET APPLICATION DE LA CONVENTION**

**Article premier**

*Souveraineté*

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

**Article 2**

*Territoire*

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.

**Article 3**

*Aéronefs civils et aéronefs d'État*

a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

**PRIMERA PARTE**  
**NAVEGACIÓN AÉREA**

**CAPÍTULO I**  
**PRINCIPIOS GENERALES**  
**Y APLICACIÓN DEL CONVENIO**

**Artículo 1**

*Soberanía*

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

**Artículo 2**

*Territorio*

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

**Artículo 3**

*Aeronaves civiles y de Estado*

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

**ЧАСТЬ I**  
**АЭРОНАВИГАЦИЯ**

**ГЛАВА I**  
**ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И**  
**ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ**

**Статья 1**

*Суверенитет*

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

**Статья 2**

*Территория*

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства.

**Статья 3**

*Гражданские и государственные воздушные суда*

a) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом, и в соответствии с его условиями.



d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

#### Article 3 bis\*

a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

---

\* The 25th (Extraordinary) Session of the Assembly on 10 May 1984 amended the Convention by adopting the Protocol introducing Article 3 bis. This amendment came into force on 1 October 1998.

d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

#### Article 3 bis\*

a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies.

b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa a) du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa b) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

---

\* Le 10 mai 1984, à sa 25<sup>e</sup> session (extraordinaire), l'Assemblée a amendé la Convention en adoptant le Protocole concernant l'article 3 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1998.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

#### Artículo 3 bis\*

a) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La presente disposición no se interpretará en el sentido de que modifica en modo alguno los derechos y las obligaciones de los Estados estipulados en la Carta de las Naciones Unidas.

b) Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene derecho, en el ejercicio de su soberanía, a exigir el aterrizaje en un aeropuerto designado de una aeronave civil que sobrevuele su territorio sin estar facultada para ello, o si tiene motivos razonables para llegar a la conclusión de que se utiliza para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio; asimismo puede dar a dicha aeronave toda otra instrucción necesaria para poner fin a este acto de violación. A tales efectos, los Estados contratantes podrán recurrir a todos los medios apropiados compatibles con los preceptos pertinentes del derecho internacional, comprendidas las disposiciones pertinentes del presente Convenio y, específicamente, con el párrafo a) del presente Artículo. Cada Estado contratante conviene en publicar sus reglamentos vigentes en materia de interceptación de aeronaves civiles.

c) Toda aeronave civil acatará una orden dada de conformidad con el párrafo b) del presente Artículo. A este fin, cada Estado contratante incorporará en su legislación o reglamentación todas las disposiciones necesarias para que toda aeronave civil matriculada en él o explotada por un explotador cuya oficina principal o residencia permanente se encuentre en su territorio, tenga la obligación de acatar dicha orden. Cada Estado contratante tomará las disposiciones necesarias para que toda violación de esas leyes o reglamentos aplicables se castigue con sanciones severas, y someterá el caso a sus autoridades competentes de conformidad con las leyes nacionales.

\* El 10 de mayo de 1984, el 25º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea enmendó el Convenio mediante la adopción del Protocolo que introducía el Artículo 3 bis. La enmienda entró en vigor el 1 de octubre de 1998.

d) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

#### Статья 3 bis\*

a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.

b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункта a) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.

\* 10 мая 1984 года Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) сессии внесла поправку в Конвенцию, приняв Протокол, вводящий статью 3 bis. Данная поправка вступила в силу 1 октября 1998 года.

d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph a) or derogate from paragraphs b) and c) of this Article.

#### Article 4

##### *Misuse of civil aviation*

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

#### CHAPTER II

##### FLIGHT OVER TERRITORY OF CONTRACTING STATES

#### Article 5

##### *Right of non-scheduled flight*

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article.

#### Article 4

##### *Usage indu de l'aviation civile*

Chaque État contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

#### CHAPITRE II

##### VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

#### Article 5

##### *Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier*

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

d) Cada Estado contratante tomará medidas apropiadas para prohibir el uso deliberado de aeronaves civiles matriculadas en dicho Estado o explotadas por un explotador que tenga su oficina principal o su residencia permanente en dicho Estado, para cualquier propósito incompatible con los fines del presente Convenio. Esta disposición no afectará al párrafo a) ni derogará los párrafos b) y c) del presente Artículo.

#### Artículo 4

##### *Uso indebido de la aviación civil*

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

### CAPÍTULO II

#### VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

#### Artículo 5

##### *Derecho de vuelo en servicios no regulares*

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт a) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи.

#### Статья 4

##### *Ненадлежащее использование гражданской авиации*

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

### ГЛАВА II

#### ПОЛЕТ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

#### Статья 5

##### *Право нерегулярных полетов*

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих авионавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также, с учетом положений Статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.



#### Article 6

##### *Scheduled air services*

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

#### Article 7

##### *Cabotage*

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

#### Article 8

##### *Pilotless aircraft*

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

#### Article 9

##### *Prohibited areas*

a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such

#### Article 6

##### *Services aériens réguliers*

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

#### Article 7

##### *Cabotage*

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

#### Article 8

##### *Aéronefs sans pilote*

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

#### Article 9

##### *Zones interdites*

a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des

## Artículo 6

### *Servicios aéreos regulares*

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

## Artículo 7

### *Cabotaje*

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

## Artículo 8

### *Aeronaves sin piloto*

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

## Artículo 9

### *Zonas prohibidas*

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros

## Статья 6

### *Регулярные воздушные сообщения*

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

## Статья 7

### *Каботаж*

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

## Статья 8

### *Беспилотные воздушные суда*

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов.

## Статья 9

### *Запретные зоны*

a) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных

prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs a) or b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

#### Article 10

##### *Landing at customs airport*

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

#### Article 11

##### *Applicability of air regulations*

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to

services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

#### Article 10

##### *Atterrissage sur un aéroport douanier*

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'État et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres États contractants.

#### Article 11

##### *Application des règlements de l'air*

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à

Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

## Artículo 10

### *Aterrizaje en aeropuertos aduaneros*

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

## Artículo 11

### *Aplicación de las reglamentaciones aéreas*

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y

comunicaciones por vía aérea de los aviones de este Estado y de los aviones de otros Estados contratantes, en las comunicaciones aéreas. Tales comunicaciones aéreas no tendrán carácter de comunicaciones aéreas. Tales comunicaciones aéreas no tendrán carácter de comunicaciones aéreas. Tales comunicaciones aéreas no tendrán carácter de comunicaciones aéreas.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

## Статья 10

### *Посадка в таможенном аэропорту*

За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются Международной организации гражданской авиации, основанной в соответствии с Частью II настоящей Конвенции, для передачи всем другим Договаривающимся государствам.

## Статья 11

### *Применение правил о воздушных передвижениях*

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства,

or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

#### Article 12

##### *Rules of the air*

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

#### Article 13

##### *Entry and clearance regulations*

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

#### Article 14

##### *Prevention of spread of disease*

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall

la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les États contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet État.

#### Article 12

##### *Règles de l'air*

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

#### Article 13

##### *Règlements d'entrée et de congé*

Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

#### Article 14

##### *Prévention de la propagation des maladies*

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie



salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

## Artículo 12

### *Reglas del aire*

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

## Artículo 13

### *Disposiciones sobre entrada y despacho*

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a la entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

## Artículo 14

### *Prevención contra la propagación de enfermedades*

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas

casando el dopуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной авионавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

## Статья 12

### *Правила полетов*

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

## Статья 13

### *Правила о въезде и выпуске*

Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

## Статья 14

### *Предотвращение распространения болезней*

Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством авионавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких

from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

#### Article 15

##### *Airport and similar charges*

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization, provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be

contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties.

#### Article 15

##### *Redevances d'aéroport et droits similaires*

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État

que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes.

## Artículo 15

### *Derechos aeroportuarios y otros similares*

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará normalmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

b) respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados.

других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства.

## Статья 15

### *Аэропортовые и подобные им сборы*

Каждый аэропорт в Договаривающемся государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также, с учетом положений Статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договаривающегося государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают:

a) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; и

b) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтере-

imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

#### Article 16

##### *Search of aircraft*

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

#### Article 16

##### *Visite des aéronefs*

Les autorités compétentes de chacun des États contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

### CHAPTER III

#### NATIONALITY OF AIRCRAFT

#### Article 17

##### *Nationality of aircraft*

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

### CHAPITRE III

#### NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

#### Article 17

##### *Nationalité des aéronefs*

Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés.

#### Article 18

##### *Dual registration*

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

#### Article 18

##### *Double immatriculation*

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

#### Article 19

##### *National laws governing registration*

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

#### Article 19

##### *Lois nationales régissant l'immatriculation*

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

#### Artículo 16

##### *Inspección de aeronaves*

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

### CAPÍTULO III

#### NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

#### Artículo 17

##### *Nacionalidad de las aeronaves*

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

#### Artículo 18

##### *Matriculación doble*

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

#### Artículo 19

##### *Leyes nacionales sobre matriculación*

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

сованным государством или государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию, или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества.

#### Статья 16

##### *Досмотр воздушных судов*

Компетентные власти каждого Договаривающегося государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

### ГЛАВА III

#### НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

#### Статья 17

##### *Национальность воздушных судов*

Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

#### Статья 18

##### *Двойная регистрация*

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

#### Статья 19

##### *Национальное законодательство, регулирующее регистрацию*

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.



## Article 20

### *Display of marks*

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

## Article 21

### *Report of registrations*

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

## CHAPTER IV

### MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION

## Article 22

### *Facilitation of formalities*

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

## Article 23

### *Customs and immigration procedures*

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures

## Article 20

### *Port des marques*

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

## Article 21

### *Rapports d'immatriculation*

Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État. De plus, chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants.

## CHAPITRE IV

### MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

## Article 22

### *Simplification des formalités*

Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

## Article 23

### *Formalités de douane et d'immigration*

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et

## Artículo 20

### *Ostentación de las marcas*

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

## Artículo 21

### *Informes sobre matrículas*

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

## CAPÍTULO IV

### MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACIÓN AÉREA

## Artículo 22

### *Simplificación de formalidades*

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

## Artículo 23

### *Formalidades de aduana y de inmigración*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y

## Статья 20

### *Наличие знаков*

Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

## Статья 21

### *Уведомление о регистрации*

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

## ГЛАВА IV

### МЕРЫ СОДЕЙСТВИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ

## Статья 22

### *Упрощение формальностей*

Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска.

## Статья 23

### *Таможенные иммиграционные процедуры*

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные

affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

#### Article 24

##### *Customs duty*

a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

#### Article 25

##### *Aircraft in distress*

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

#### Article 24

##### *Droits de douane*

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un État contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'État intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

#### Article 25

##### *Aéronefs en détresse*

Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque État contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

#### Artículo 24

##### *Derechos de aduana*

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

#### Artículo 25

##### *Aeronaves en peligro*

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

и иммиграционные процедуры, касающиеся международной авионавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей.

#### Статья 24

##### *Таможенные пошлины*

a) При полетах на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам, независимо от их количества и наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

b) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной авионавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

#### Статья 25

##### *Воздушные суда, терпящие бедствие*

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и, при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## Article 26

### *Investigation of accidents*

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

## Article 27

### *Exemption from seizure on patent claims*

a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

b) The provisions of paragraph a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally

## Article 26

### *Enquête sur les accidents*

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves défectuosités techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

## Article 27

### *Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention*

a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi



## Artículo 26

### *Investigación de accidentes*

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

## Artículo 27

### *Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes*

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, así almacenados,

## Статья 26

### *Расследование происшествий*

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или авионавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

## Статья 27

### *Освобождение от ареста по патентным искам*

a) При осуществлении международной авиации любой разрешенный влет воздушного судна одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства или разрешенный транзитный полет через территорию такого государства с посадками или без посадок не влечет наложения ареста на это воздушное судно или его задержания, предъявления какого-либо иска собственнику или эксплуатанту последнего или какого-либо иного вмешательства со стороны или от имени этого государства или любого находящегося на его территории лица на том основании, что конструкция, механизмы, узлы, вспомогательное оборудование воздушного судна или его эксплуатация являются нарушением каких-либо прав на патент, промышленный образец или модель, должным образом выданных или зарегистрированных в государстве, на территорию которого прибыло это воздушное судно; при этом подразумевается, что в государстве, на территорию которого прибыло такое воздушное судно, ни при каких обстоятельствах не требуется залог в связи с вышеназванным освобождением от наложения ареста или задержания воздушного судна.

b) Положения пункта a) настоящей Статьи распространяются также на хранение запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и на право их использования и установки при ремонте воздушного судна Договаривающегося государства на территории любого другого Договаривающегося государства при условии, что

in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either 1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or 2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

#### Article 28

##### *Air navigation facilities and standard systems*

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

#### CHAPTER V

##### CONDITIONS TO BE FULFILLED WITH RESPECT TO AIRCRAFT

#### Article 29

##### *Documents carried in aircraft*

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents

entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

#### Article 28

##### *Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés*

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention;

b) à adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention;

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

#### CHAPITRE V

##### CONDITIONS À REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS

#### Article 29

##### *Documents de bord des aéronefs*

Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions

no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

## Artículo 28

### *Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

## CAPÍTULO V

### CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

## Artículo 29

### *Documentos que deben llevar las aeronaves*

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos,

любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или распространяться внутри страны или экспортироваться в коммерческих целях из Договаривающегося государства, на территорию которого прибыло это воздушное судно.

c) Привилегии, предусмотренные настоящей Статьей, распространяются лишь на такие государства – участники настоящей Конвенции, которые либо 1) являются участниками Международной конвенции по охране промышленной собственности и любых поправок к ней, либо 2) приняли патентное законодательство, признающее изобретения граждан других государств – участников настоящей Конвенции и обеспечивающее их надлежащую защиту.

## Статья 28

### *Аэронавигационные средства и стандартные системы*

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным:

a) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией;

c) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## ГЛАВА V

### УСЛОВИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОБЛЮДЕНИЮ В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

## Статья 29

### *Документация, имеющаяся на воздушном судне*

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с

in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- a) Its certificate of registration;
- b) Its certificate of airworthiness;
- c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- d) Its journey log book;
- e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

#### Article 30

##### *Aircraft radio equipment*

a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

#### Article 31

##### *Certificates of airworthiness*

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

#### Article 30

##### *Équipement radio des aéronefs*

a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

#### Article 31

##### *Certificats de navigabilité*

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.

de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) certificado de matrícula;
- b) certificado de aeronavegabilidad;
- c) las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) diario de a bordo;
- e) si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

#### Artículo 30

##### *Equipo de radio de las aeronaves*

a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuele la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

#### Artículo 31

##### *Certificados de aeronavegabilidad*

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

- a) свидетельство о его регистрации;
- b) удостоверение о его годности к полетам;
- c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- d) бортовой журнал;
- e) если оно оборудовано радиоаппаратурой — разрешение на бортовую радиостанцию;
- f) если оно перевозит пассажиров — список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;
- g) если оно перевозит груз — манифест и подробные декларации на груз.

#### Статья 30

##### *Радиооборудование воздушных судов*

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

#### Статья 31

##### *Удостоверения о годности к полетам*

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.



### Article 32

#### *Licenses of personnel*

a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

### Article 33

#### *Recognition of certificates and licenses*

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

### Article 34

#### *Journey log books*

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

### Article 35

#### *Cargo restrictions*

a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes

### Article 32

#### *Licences du personnel*

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

### Article 33

#### *Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

### Article 34

#### *Carnets de route*

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

### Article 35

#### *Restrictions relatives à la cargaison*

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine

## Artículo 32

### *Licencias del personal*

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

## Artículo 33

### *Reconocimiento de certificados y licencias*

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

## Artículo 34

### *Diario de a bordo*

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

## Artículo 35

### *Restricciones sobre la carga*

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará,

## Статья 32

### *Свидетельства на членов экипажа*

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

b) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверение о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.

## Статья 33

### *Признание удостоверений и свидетельств*

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

## Статья 34

### *Бортвые журналы*

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

## Статья 35

### *Ограничения в отношении грузов*

a) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого

munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph a); provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

#### Article 36

##### *Photographic apparatus*

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

#### CHAPTER VI

##### INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES

#### Article 37

##### *Adoption of international standards and procedures*

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary,

par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

#### Article 36

##### *Appareils photographiques*

Tout État contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

#### CHAPITRE VI

##### NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

#### Article 37

##### *Adoption de normes et procédures internationales*

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

À cette fin, l'Organisation de l'aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques

mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación, o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

#### Artículo 36

##### *Aparatos fotográficos*

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

#### CAPÍTULO VI

##### NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

#### Artículo 37

##### *Adopción de normas y procedimientos internacionales*

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario,

государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

b) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте a), при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

#### Статья 36

##### *Фотографическая аппаратура*

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов над своей территорией.

#### ГЛАВА VI

##### МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

#### Статья 37

##### *Принятие международных стандартов и процедур*

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от

international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- b) Characteristics of airports and landing areas;
- c) Rules of the air and air traffic control practices;
- d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- e) Airworthiness of aircraft;
- f) Registration and identification of aircraft;
- g) Collection and exchange of meteorological information;
- h) Log books;
- i) Aeronautical maps and charts;
- j) Customs and immigration procedures;
- k) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

#### Article 38

##### *Departures from international standards and procedures*

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or

recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

#### Article 38

##### *Dérogation aux normes et aux procédures internationales*

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou



las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que tratan de:

- a) sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) diarios de a bordo;
- i) mapas y cartas aeronáuticos;
- j) formalidades de aduana e inmigración;
- k) aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

### Artículo 38

#### *Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales*

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la

времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

- a) систем связи и авионавигационных средств, включая наземную маркировку;
- b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;
- c) правил полетов и практики управления воздушным движением;
- d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;
- e) годности воздушных судов к полетам;
- f) регистрации и идентификации воздушных судов;
- g) сбора метеорологической информации и обмена ею;
- h) бортовых журналов;
- i) авионавигационных карт и схем;
- j) таможенных и иммиграционных процедур;
- k) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности авионавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

### Статья 38

#### *Отклонения от международных стандартов и процедур*

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет

indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

#### Article 39

##### *Endorsement of certificates and licenses*

a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

#### Article 40

##### *Validity of endorsed certificates and licenses*

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

#### Article 41

##### *Recognition of existing standards of airworthiness*

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted

indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

#### Article 39

##### *Annotation des certificats et licences*

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écarterait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

#### Article 40

##### *Validité des certificats et des licences annotés*

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

#### Article 41

##### *Reconnaissance des normes de navigabilité existantes*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype

enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

#### Artículo 39

##### *Anotaciones en los certificados y licencias*

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

#### Artículo 40

##### *Validez de los certificados y licencias con anotaciones*

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

#### Artículo 41

##### *Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes*

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo

correspondientes cambios en sus propios reglas o práctica, notifica a este Consejo en el transcurso de sesenta días después de la adopción de la enmienda al estándar internacional o indica las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

#### Статья 39

##### *Отметки в удостоверениях и свидетельствах*

a) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.

b) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

#### Статья 40

##### *Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками*

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

#### Статья 41

##### *Признание существующих стандартов годности к полетам*

Положения настоящей Главы не применяются к воздушным судам и авиационному оборудованию таких типов,

to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

#### **Article 42**

##### *Recognition of existing standards of competency of personnel*

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

#### **Article 42**

##### *Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

#### Artículo 42

##### *Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal*

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

прототип которых представлен компетентным национальным органам для сертификации до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

#### Статья 42

##### *Признание существующих стандартов квалификации персонала*

Положения настоящей Главы не применяются к персоналу, которому первоначально выданы свидетельства до истечения одного года после первого принятия международного стандарта о квалификации такого персонала; однако они в любом случае применяются ко всему персоналу, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет с даты принятия такого стандарта.

**PART II**  
**THE INTERNATIONAL CIVIL  
AVIATION ORGANIZATION**

**CHAPTER VII**  
**THE ORGANIZATION**

**Article 43**

*Name and composition*

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

**Article 44**

*Objectives*

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

- a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;
- b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;
- c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;
- d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;
- e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;
- f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

**DEUXIÈME PARTIE**  
**L'ORGANISATION DE L'AVIATION  
CIVILE INTERNATIONALE**

**CHAPITRE VII**  
**L'ORGANISATION**

**Article 43**

*Nom et composition*

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

**Article 44**

*Objectifs*

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;



## SEGUNDA PARTE

### LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

#### CAPÍTULO VII

##### LA ORGANIZACIÓN

#### Artículo 43

##### *Nombre y composición*

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

#### Artículo 44

##### *Objetivos*

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;

## ЧАСТЬ II

### МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

#### ГЛАВА VII

##### ОРГАНИЗАЦИЯ

#### Статья 43

##### *Название и структура*

Настоящей Конвенцией учреждается организация под названием "Международная организация гражданской авиации". Она состоит из Ассамблеи, Совета и таких других органов, какие могут быть необходимы.

#### Статья 44

##### *Цели*

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- a) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- b) поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- c) поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- d) удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- e) предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- f) обеспечивать полное уважение прав Договаривающихся государств и справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;

g) Avoid discrimination between contracting States;

h) Promote safety of flight in international air navigation;

i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

#### Article 45\*

##### *Permanent seat*

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council, and otherwise than temporarily by decision of the Assembly, such decision to be taken by the number of votes specified by the Assembly. The number of votes so specified will not be less than three-fifths of the total number of contracting States.

#### Article 46

##### *First meeting of Assembly*

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

---

\* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 16 May 1958. The original text read as follows:

"The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council."

g) éviter la discrimination entre États contractants;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

#### Article 45\*

##### *Siège permanent*

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil, et autrement que de façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants.

#### Article 46

##### *Première session de l'Assemblée*

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

---

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 16 mai 1958. Le texte original se lisait comme suit:

«L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.»

g) evitar discriminación entre Estados contratantes;

h) promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

#### Artículo 45\*

##### *Sede permanente*

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo, y no siendo con carácter provisional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.

#### Artículo 46

##### *Primera reunión de la Asamblea*

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

g) избегать дискриминации в отношении Договаривающихся государств;

h) способствовать безопасности полетов в международной авиации;

i) оказывать общее содействие развитию международной гражданской авиации во всех ее аспектах.

#### Статья 45\*

##### *Постоянное местопребывание*

Постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации, учрежденной Временным соглашением о международной гражданской авиации, подписанным в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местопребывание может быть временно перенесено по решению Совета в любое другое место, а по-прежнему, чем временно, — по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств.

#### Статья 46

##### *Первая сессия Ассамблеи*

Первая сессия Ассамблеи созывается Временным советом вышеупомянутой Временной организации немедленно по вступлении в силу настоящей Конвенции в такое время и в таком месте, как это определит Временный совет.

\* Este es el texto del artículo modificado por el 8° periodo de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 16 de mayo de 1958. El texto original es el siguiente:

"La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo."

\* Текст данной статьи, измененный на 8-й сессии Ассамблеи 14 июня 1954 года, вступил в силу 16 мая 1958 года. Первоначальный текст статьи следующий:

"Постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации, учрежденной Временным соглашением о международной гражданской авиации, подписанным в Чикаго 7 декабря 1944 года. Местопребывание может быть временно перенесено по решению Совета в любое другое место".

## Article 47

### *Legal capacity*

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

## CHAPTER VIII

### THE ASSEMBLY

## Article 48

### *Meetings of Assembly and voting*

a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. An extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary General.\*

b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each

---

\* This is the text of the Article as amended by the 14th Session of the Assembly on 15 September 1962; it entered into force on 11 September 1975. The previous text of this Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954 and which entered into force on 12 December 1956 read as follows:

“a) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.”

The original unamended text of the Convention read as follows:

“a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.”

## Article 47

### *Capacité juridique*

Sur le territoire de chaque État contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'État intéressé.

## CHAPITRE VIII

### L'ASSEMBLÉE

## Article 48

### *Sessions de l'Assemblée et vote*

a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États\*.

b) Tous les États contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque État

---

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 14<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 15 septembre 1962; il est entré en vigueur le 11 septembre 1975. Le texte précédent de cet article établi par l'Assemblée à sa 8<sup>e</sup> session, le 14 juin 1954, et qui est entré en vigueur le 12 décembre 1956 se lisait comme suit:

«a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix États contractants.»

Le texte original de cet article se lisait comme suit:

«a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix États contractants.»

## Artículo 47

### *Capacidad jurídica*

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

## CAPÍTULO VIII

### LA ASAMBLEA

## Artículo 48

### *Reuniones de la Asamblea y votaciones*

a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General.\*

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada

Este es el texto del artículo modificado por el 14º período de sesiones de la Asamblea el 14 de septiembre de 1962; entró en vigor el 11 de septiembre de 1975. El texto anterior de este artículo, modificado por el 8º período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y que entró en vigor el 12 de diciembre de 1956, decía lo siguiente:

"a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General."

El texto original del Convenio previo a la enmienda, decía lo siguiente:

"a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General."

## Статья 47

### *Правоспособность*

Организация пользуется на территории каждого Договаривающегося государства такой правоспособностью, какая может быть необходима для выполнения ее функций. Ей предоставляется полная правосубъектность повсюду, где это совместимо с конституцией и законодательством соответствующего государства.

## ГЛАВА VIII

### АССАМБЛЕЯ

## Статья 48

### *Сессии Ассамблеи и голосование*

a) Ассамблея собирается не реже одного раза в три года и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю.\*

b) Все Договаривающиеся государства имеют равное право быть представленными на сессиях Ассамблеи и

\* Текст данной статьи, измененный на 14-й сессии Ассамблеи 15 сентября 1962 года, вступил в силу 11 сентября 1975 года. Предыдущий текст этой статьи с поправкой, внесенной на 8-й сессии Ассамблеи 14 июня 1954 года, вступивший в силу 12 декабря 1956 года, гласил следующее:

"a) Ассамблея собирается не реже одного раза в три года и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю".

Первоначальный неизменный текст Конвенции гласил следующее:

"a) Ассамблея собирается ежегодно и созывается Советом в удобное время и в подходящем месте. Чрезвычайные сессии Ассамблеи могут проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе любых десяти Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю".

contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

#### Article 49

##### *Powers and duties of Assembly*

The powers and duties of the Assembly shall be to:

- a) Elect at each meeting its President and other officers;
- b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;
- c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;
- d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;
- e) Vote annual budgets and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII\*;
- f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;
- g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;

contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les États contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

#### Article 49

##### *Pouvoirs et obligations de l'Assemblée*

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants:

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) voter des budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII\*;
- f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;
- g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

\* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

"e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;"

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

«e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII.»



Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

#### Artículo 49

##### *Facultades y deberes de la Asamblea*

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

b) elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

c) examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII\*;

f) examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

g) a su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;

каждое Договаривающееся государство имеет право на один голос. Делегатов, представляющих Договаривающиеся государства, могут сопровождать технические советники, которые могут участвовать в заседаниях, но не имеют права голоса.

c) На заседаниях Ассамблеи для получения кворума требуется большинство Договаривающихся государств. Если иное не предусмотрено настоящей Конвенцией, решения Ассамблеи принимаются большинством поданных голосов.

#### Статья 49

##### *Права и обязанности Ассамблеи*

Права и обязанности Ассамблеи состоят в том, чтобы:

a) избирать на каждой сессии ее Председателя и других должностных лиц;

b) избирать Договаривающиеся государства для представительства в Совете в соответствии с положениями Главы IX;

c) рассматривать отчеты Совета и принимать по ним соответствующие меры, а также выносить решения по любому вопросу, переданному ей Советом;

d) определять свои собственные правила процедуры и учреждать такие вспомогательные комиссии, какие она может счесть необходимыми или желательными;

e) утверждать путем голосования годовые бюджеты и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями Главы XII\*;

f) проверять расходы и утверждать финансовые отчеты Организации;

g) передавать по своему усмотрению Совету, вспомогательным комиссиям или какому-либо другому органу любой вопрос, входящий в ее сферу деятельности;

\* Это есть текст статьи, измененный на 8-й сессии Ассамблеи в 1954 году, вступил в силу 12 декабря 1956 года. Первоначальный текст гласил следующее:

"e) aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;"

\* Текст данной статьи, измененный на 8-й сессии Ассамблеи 14 июня 1954 года, вступил в силу 12 декабря 1956 года. Первоначальный текст гласил следующее:

"e) утверждать путем голосования годовой бюджет и определять финансовые мероприятия Организации в соответствии с положениями Главы XII;"

h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;

j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

## CHAPTER IX

### THE COUNCIL

#### Article 50

##### *Composition and election of Council*

a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of thirty-six contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.\*

b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to 1) the States of chief importance in air transport; 2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and 3) the States not otherwise included whose designation will insure that all

\* This is the text of the Article as amended by the 28th (Extraordinary) Session of the Assembly on 26 October 1990; it entered into force on 28 November 2002. The original text of the Convention provided for twenty-one members of the Council. That text was subsequently amended by the 13th (Extraordinary) Session of the Assembly on 21 June 1961; this amendment entered into force on 17 July 1962 and provided for twenty-seven members of the Council. A second amendment was adopted by the 17th (A) (Extraordinary) Session of the Assembly on 12 March 1971; this amendment entered into force on 16 January 1973 and provided for thirty members of the Council. A third amendment was adopted by the 21st Session of the Assembly on 16 October 1974; this amendment entered into force on 15 February 1980 and provided for thirty-three members of the Council.

## CHAPITRE IX

### LE CONSEIL

#### Article 50

##### *Composition et élection du Conseil*

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de trente-six États contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante\*.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 28<sup>e</sup> session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 26 octobre 1990; il est entré en vigueur le 28 novembre 2002. Le texte original de la Convention prévoyait 21 sièges au Conseil. Il a été modifié lors de la 13<sup>e</sup> session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 21 juin 1961; cet amendement est entré en vigueur le 17 juillet 1962 et prévoyait 27 sièges au Conseil. Un deuxième amendement, adopté lors de la 17<sup>e</sup> session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 12 mars 1971, est entré en vigueur le 16 janvier 1973 et prévoyait 30 sièges au Conseil. Un troisième amendement, adopté lors de la 21<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 16 octobre 1974, est entré en vigueur le 15 février 1980 et prévoyait 33 sièges au Conseil.

h) delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;

i) llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

j) considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

## CAPÍTULO IX

### EL CONSEJO

#### Artículo 50

##### *Composición y elección del Consejo*

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y seis Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.\*

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera,

h) наделить Совет правами и полномочиями, необходимыми или желательными для выполнения обязанностей Организации, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

i) выполнять соответствующие положения Главы XIII;

j) рассматривать предложения об изменениях положений настоящей Конвенции и поправках к ним и, в случае принятия ею этих предложений, рекомендовать их Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Главы XXI;

k) рассматривать любые вопросы, входящие в сферу деятельности Организации, которые конкретно не вменены в обязанность Совету.

## ГЛАВА IX

### СОВЕТ

#### Статья 50

##### *Состав и выборы Совета*

a) Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он состоит из тридцати шести Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей. Выборы проводятся на первой сессии Ассамблеи и в дальнейшем — через каждые три года; избранные таким образом члены Совета исполняют свои обязанности до следующих очередных выборов\*.

b) При выборах членов Совета Ассамблея обеспечивает надлежащее представительство 1) государствам, играющим ведущую роль в воздушном транспорте; 2) государствам, не включенным на ином основании, которые вносят наибольший вклад в предоставление средств обслуживания для международной гражданской авиации;

\* Este es el texto del artículo modificado por el 28º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 26 de octubre de 1990; entró en vigor el 28 de noviembre de 2002. El texto inicial del Convenio preveía que el Consejo estaría integrado por veintidós miembros. Ese texto fue posteriormente modificado por el 13º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 21 de junio de 1961; dicha enmienda entró en vigor el 17 de julio de 1962 y disponía que el Consejo estaría integrado por veintisiete miembros; el 17º (A) período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea adoptó una segunda enmienda el 12 de marzo de 1971. Esa enmienda entró en vigor el 16 de enero de 1973 y en ella se preveía que el Consejo estaría integrado por treinta miembros. El 21º período de sesiones de la Asamblea adoptó una tercera enmienda el 16 de octubre de 1974; esa enmienda entró en vigor el 15 de febrero de 1980 y en ella se preveía que el Consejo estaría integrado por treinta y tres miembros.

\* Текст данной статьи, измененный на 28-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи 26 октября 1990 года, вступил в силу 28 ноября 2002 года. Первоначальный текст Конвенции предусматривал Совет в составе двадцати одного члена. Затем 21 июня 1961 года на 13-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи в текст была внесена поправка; эта поправка вступила в силу 17 июля 1962 года и предусматривала Совет в составе двадцати семи членов. Вторая поправка была принята 12 марта 1971 года на 17-й (A) (чрезвычайной) сессии Ассамблеи; эта поправка вступила в силу 16 января 1973 года и предусматривала Совет в составе тридцати членов. Третья поправка была принята 16 октября 1974 года на 21-й сессии Ассамблеи; эта поправка вступила в силу 15 февраля 1980 года и предусматривала Совет в составе тридцати трех членов.

the major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

#### Article 51

##### *President of Council*

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

- a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;
- b) Serve as representative of the Council; and
- c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

#### Article 52

##### *Voting in Council*

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

#### Article 53

##### *Participation without a vote*

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its

assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

#### Article 51

##### *Président du Conseil*

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'État qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- a) convoquer le Conseil, le Comité du transport aérien et la Commission de navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

#### Article 52

##### *Vote au Conseil*

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout État contractant intéressé.

#### Article 53

##### *Participation sans droit de vote*

Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts.

cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

#### Artículo 51

##### *Presidente del Consejo*

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá entre sus miembros uno a más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se elige a un representante su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del Presidente serán:

- a) convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) actuar como representante del Consejo; y
- c) desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

#### Artículo 52

##### *Votaciones en el Consejo*

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

#### Artículo 53

##### *Participación sin derecho a voto*

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus

и 3) государствам, не включенным на ином основании, назначение которых обеспечит представительство в Совете всех основных географических районов мира. Любая вакансия в Совете заполняется Ассамблеей в возможно кратчайший срок; любое Договаривающееся государство, избранное таким образом в Совет, исполняет свои обязанности до истечения срока полномочий своего предшественника.

c) Ни один представитель Договаривающегося государства в Совете не будет активно связан с эксплуатацией международных воздушных сообщений или иметь финансовую заинтересованность в таких сообщениях.

#### Статья 51

##### *Президент Совета*

Совет избирает своего Президента сроком на три года. Он может быть переизбран. Он не имеет права голоса. Совет избирает из числа своих членов одного или нескольких вице-президентов, которые сохраняют за собой право голоса во время исполнения обязанностей Президента. Президент не обязательно избирается из числа представителей членов Совета, но если такой представитель избран на пост Президента, его место считается вакантным и занимает государство, которое он представлял. Обязанности Президента состоят в том, чтобы:

- a) созывать заседания Совета, Авиатранспортного комитета и Аэронавигационной комиссии;
- b) действовать в качестве представителя Совета;
- c) выполнять от имени Совета те функции, которые возлагает на него Совет.

#### Статья 52

##### *Голосование в Совете*

Решения Совета требуют одобрения большинством его членов. Совет может делегировать свои полномочия по какому-либо отдельному вопросу комитету, образованному из его членов. Решения любого комитета Совета могут быть обжалованы в Совет любым заинтересованным Договаривающимся государством.

#### Статья 53

##### *Участие без права голоса*

Любое Договаривающееся государство может участвовать без права голоса в рассмотрении Советом и его комитетами и комиссиями любого вопроса, особо затраги-

interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

#### Article 54

##### *Mandatory functions of Council*

The Council shall:

- a) Submit annual reports to the Assembly;
- b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;
- c) Determine its organization and rules of procedure;
- d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;
- e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;
- f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;
- g) Determine the emoluments of the President of the Council;
- h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;
- i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;
- j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;
- k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;
- l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and

Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

#### Article 54

##### *Fonctions obligatoires du Conseil*

Le Conseil doit:

- a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
- l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des



intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquél sea parte.

#### Artículo 54

##### *Funciones obligatorias del Consejo*

El Consejo debe:

- a) someter informes anuales a la Asamblea;
- b) ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) determinar su organización y reglamento interno;
- d) nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;
- l) adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI

vaющего его интересы. Никто из членов Совета не участвует в голосовании при рассмотрении Советом спора, стороной которого он является.

#### Статья 54

##### *Обязательные функции Совета*

Совет:

- a) представляет Ассамблее годовые доклады;
- b) выполняет указания Ассамблеи и выполняет обязанности и обязательства, возложенные на него настоящей Конвенцией;
- c) определяет свою организационную структуру и свои правила процедуры;
- d) назначает Авиатранспортный комитет, который формируется из числа представителей членов Совета и ответственен перед ним, и определяет его обязанности;
- e) учреждает Аэронавигационную комиссию в соответствии с положениями Главы X;
- f) распоряжается финансами Организации в соответствии с положениями Глав XII и XV;
- g) определяет жалование Президента Совета;
- h) назначает главное исполнительное должностное лицо, именуемое Генеральным секретарем, а также в соответствии с положениями Главы XI принимает меры для назначения такого другого персонала, какой может оказаться необходимым;
- i) запрашивает, собирает, изучает и публикует сведения, относящиеся к развитию аэронавигации и эксплуатации международных воздушных сообщений, включая сведения об эксплуатационных расходах и подробные данные о субсидиях, выплачиваемых авиапредприятиям из государственных фондов;
- j) сообщает Договаривающимся государствам о любом нарушении настоящей Конвенции, а также о любом невыполнении рекомендаций или решений Совета;
- k) докладывает Ассамблее о любом нарушении настоящей Конвенции, когда Договаривающееся государство не приняло надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления его о нарушении;
- l) принимает в соответствии с положениями Главы VI настоящей Конвенции международные стан-

recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

#### Article 55

##### *Permissive functions of Council*

The Council may:

a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les États contractants les dispositions prises;

m) examiner les recommandations de la Commission de navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant.

#### Article 55

##### *Fonctions facultatives du Conseil*

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer des fonctions à la Commission de navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

#### Artículo 55

##### *Funciones facultativas del Consejo*

Consejo puede:

a) cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre ellos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

дарты и рекомендуемую практику; для удобства именует их Приложениями к настоящей Конвенции; и уведомляет все Договаривающиеся государства о принятых мерах;

m) рассматривает рекомендации Аэронавигационной комиссии по изменению Приложений и принимает меры в соответствии с положениями Главы XX;

n) рассматривает любой вопрос, относящийся к Конвенции, который передает ему любое Договаривающееся государство.

#### Статья 55

##### *Факультативные функции Совета*

Совет может:

a) когда это целесообразно и, как может показать опыт, желательно, создавать на региональной или иной основе подчиненные ему авиатранспортные комиссии и определять группы государств или авиапредприятий, с помощью или через посредство которых Совет может способствовать осуществлению целей настоящей Конвенции;

b) передавать Аэронавигационной комиссии обязанности в дополнение к тем, которые изложены в Конвенции, и в любое время отменять или изменять такие делегированные полномочия;

c) проводить исследования по всем аспектам воздушного транспорта и аэронавигации, имеющим международное значение, сообщать результаты своих исследований Договаривающимся государствам и способствовать обмену информацией между Договаривающимися государствами по вопросам воздушного транспорта и аэронавигации;

d) изучать любые вопросы, влияющие на организацию и эксплуатацию международного воздушного транспорта, включая вопросы международной собственности и эксплуатации международных воздушных сообщений по основным маршрутам, и представлять Ассамблее предложения по этим вопросам;

e) расследовать по просьбе любого Договаривающегося государства любую ситуацию, при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной аэронавигации, и после этого расследования выпускать такие отчеты, которые он может счесть желательными.

## CHAPTER X

### THE AIR NAVIGATION COMMISSION

#### Article 56

##### *Nomination and appointment of Commission*

The Air Navigation Commission shall be composed of nineteen members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.\*

#### Article 57

##### *Duties of Commission*

The Air Navigation Commission shall:

- a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;
- b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;
- c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

\* This is the text of the Article as amended by the 27th Session of the Assembly on 6 October 1989; it entered into force on 18 April 2005. The original text of the Convention provided for twelve members of the Air Navigation Commission. That text was subsequently amended by the 18th Session of the Assembly on 7 July 1971; this amendment entered into force on 19 December 1974 and provided for fifteen members of the Air Navigation Commission.

## CHAPITRE X

### LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

#### Article 56

##### *Nomination de la Commission*

La Commission de navigation aérienne se compose de dix-neuf membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de navigation aérienne est nommé par le Conseil\*.

#### Article 57

##### *Fonctions de la Commission*

La Commission de navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 27<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 6 octobre 1989; il est entré en vigueur le 18 avril 2005. Le texte original de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne. Il a été modifié lors de la 18<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 7 juillet 1971; cet amendement est entré en vigueur le 19 décembre 1974 et prévoyait 15 sièges à la Commission de navigation aérienne.

## CAPÍTULO X

### LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

#### Artículo 56

##### *Nombramiento de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de quince miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.\*

#### Artículo 57

##### *Obligaciones de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;
- b) establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;
- c) asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

## ГЛАВА X

### АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ

#### Статья 56

##### *Выдвижение и назначение членов Комиссии*

Аэронавигационная комиссия состоит из девятнадцати членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами. Эти лица обладают соответствующей квалификацией и опытом в научной и практической областях аэронавтики. Совет обращается ко всем Договаривающимся государствам с просьбой о представлении кандидатур. Председатель Аэронавигационной комиссии назначается Советом\*.

#### Статья 57

##### *Обязанности Комиссии*

Аэронавигационная комиссия:

- a) рассматривает предложения об изменении Приложений к настоящей Конвенции и рекомендует их Совету для принятия;
- b) учреждает технические подкомиссии, в которых может быть представлено любое Договаривающееся государство, если оно того пожелает;
- c) консультирует Совет относительно сбора и передачи Договаривающимся государствам всех сведений, которые она сочтет необходимыми и полезными для развития аэронавигации.

\* Текст résultante de la modificación realizada por el 27º período de sesiones de la Asamblea el 6 de octubre de 1989, que entró en vigor el 18 de abril del 2005. El texto inicial del Convenio disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por doce miembros. Luego ese texto fue enmendado por el 18º período de sesiones de la Asamblea el 7 de julio de 1971; esa enmienda entró en vigor el 19 de diciembre de 1974 y en ella se disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por quince miembros.

\* Текст данной статьи, измененный на 27-й сессии Ассамблеи 6 октября 1989 года, вступил в силу 18 апреля 2005 года. Первоначальный текст Конвенции предусматривал Аэронавигационную комиссию в составе двенадцати членов. Затем 7 июля 1971 года на 18-й сессии Ассамблеи в данный текст была внесена поправка; эта поправка вступила в силу 19 декабря 1974 года и предусматривала Аэронавигационную комиссию в составе пятнадцати членов.

## CHAPTER XI

### PERSONNEL

#### Article 58

##### *Appointment of personnel*

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

#### Article 59

##### *International character of personnel*

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

#### Article 60

##### *Immunities and privileges of personnel*

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

## CHAPITRE XI

### PERSONNEL

#### Article 58

##### *Nomination du personnel*

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout État contractant ou utiliser leurs services.

#### Article 59

##### *Caractère international du personnel*

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

#### Article 60

##### *Immunités et privilèges du personnel*

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.



## CAPÍTULO XI

### PERSONAL

#### Artículo 58

##### *Nombramiento del personal*

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

#### Artículo 59

##### *Carácter internacional del personal*

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Cada Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

#### Artículo 60

##### *Inmunidades y privilegios del personal*

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

## ГЛАВА XI

### ПЕРСОНАЛ

#### Статья 58

##### *Назначение персонала*

С учетом правил, установленных Ассамблеей, и положений настоящей Конвенции Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами.

#### Статья 59

##### *Международный характер персонала*

Президент Совета, Генеральный секретарь и другой персонал не должны запрашивать или получать инструкции от какой-либо власти, посторонней для Организации, в отношении исполнения своих обязанностей. Каждое Договаривающееся государство обязуется полностью уважать международный характер обязанностей персонала и не пытаться влиять на кого-либо из своих граждан в отношении исполнения ими своих обязанностей.

#### Статья 60

##### *Иммуниеты и привилегии персонала*

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько это позволяет его конституционный порядок, предоставлять Президенту Совета, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации иммунитеты и привилегии, предоставляемые соответствующему персоналу других международных межгосударственных организаций. Если будет заключено общее международное соглашение об иммунитетах и привилегиях международных гражданских служащих, то иммунитеты и привилегии, предоставляемые Президенту, Генеральному секретарю и другому персоналу Организации, должны соответствовать иммунитетам и привилегиям, предоставляемым таким общим международным соглашением.

## CHAPTER XII

### FINANCE

#### Article 61\*

##### *Budget and apportionment of expenses*

The Council shall submit to the Assembly annual budgets, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budgets with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

#### Article 62

##### *Suspension of voting power*

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

#### Article 63

##### *Expenses of delegations and other representatives*

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

\* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

"The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine."

## CHAPITRE XII

### FINANCES

#### Article 61\*

##### *Budget et répartition des dépenses*

Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

#### Article 62

##### *Suspension du droit de vote*

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

#### Article 63

##### *Dépenses des délégations et des autres représentants*

Chaque État contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

\* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

«Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.»

## CAPÍTULO XII

### FINANZAS

#### Artículo 61\*

##### *Presupuesto y distribución de gastos*

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

#### Artículo 62

##### *Suspensión del derecho de voto*

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

#### Artículo 63

##### *Gastos de las delegaciones y otros representantes*

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, como de las que representen o actúen por designación de Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

\* Este es el texto del artículo modificado por el 8º período de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. El texto original es el siguiente:

"El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine."

## ГЛАВА XII

### ФИНАНСЫ

#### Статья 61\*

##### *Бюджет и распределение расходов*

Совет представляет Ассамблее годовые бюджеты, годовые отчеты о состоянии счетов и предположения по всем поступлениям и расходам. Ассамблея путем голосования принимает бюджеты со всеми изменениями, какие она сочтет необходимыми, и, за исключением взносов в соответствии с Главой XV для государств, дающих на то согласие, распределяет расходы Организации между Договаривающимися государствами на такой основе, какую она определяет время от времени.

#### Статья 62

##### *Приостановление права голоса*

Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией.

#### Статья 63

##### *Расходы делегаций и других представителей*

Каждое Договаривающееся государство принимает на себя расходы своей делегации на Ассамблее, а также содержание, путевые и другие расходы любого лица, которое оно назначает для работы в Совете, и назначенных им членов или представителей в любых вспомогательных комитетах или комиссиях Организации.

\* Текст данной статьи, измененный на 8-й сессии Ассамблеи 14 июня 1954 года, вступил в силу 12 декабря 1956 года. Первоначальный текст гласил следующее:

"Совет представляет Ассамблее годовой бюджет, годовые отчеты о состоянии счетов и предположения по всем поступлениям и расходам. Ассамблея путем голосования принимает бюджет со всеми изменениями, какие она сочтет необходимыми, и, за исключением взносов в соответствии с Главой XV для государств, дающих на то согласие, распределяет расходы Организации между Договаривающимися государствами на такой основе, какую она определяет время от времени".

## CHAPTER XIII

### OTHER INTERNATIONAL ARRANGEMENTS

#### Article 64

##### *Security arrangements*

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

#### Article 65

##### *Arrangements with other international bodies*

The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

#### Article 66

##### *Functions relating to other agreements*

a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement of the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

## CHAPITRE XIII

### AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

#### Article 64

##### *Arrangements en matière de sécurité*

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

#### Article 65

##### *Arrangements avec d'autres organismes internationaux*

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

#### Article 66

##### *Fonctions relatives à d'autres accords*

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et l'Accord relatif au transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux ou l'Accord relatif au transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

## CAPÍTULO XIII

### OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

#### Artículo 64

##### *Arreglos sobre seguridad*

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

#### Artículo 65

##### *Arreglos con otros organismos internacionales*

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

#### Artículo 66

##### *Funciones relativas a otros acuerdos*

a) La Organización, asimismo, desempeñará las funciones, asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

## ГЛАВА XIII

### ДРУГИЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

#### Статья 64

##### *Соглашения о безопасности*

В отношении вопросов, касающихся авиации, входящих в компетенцию Организации и непосредственно влияющих на международную безопасность, Организация может, с одобрения Ассамблеи путем голосования, вступать в соответствующие соглашения с любой всеобщей организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира.

#### Статья 65

##### *Соглашения с другими международными учреждениями*

Совет от имени Организации может вступать в соглашения с другими международными учреждениями для содержания общих служб и для принятия общих правил в отношении персонала и с одобрения Ассамблеи может вступать в такие другие соглашения, какие могут содействовать работе Организации.

#### Статья 66

##### *Функции, относящиеся к другим соглашениям*

a) Организация также выполняет функции, возложенные на нее Соглашением о транзите в международных воздушных сообщениях и Соглашением о международном воздушном транспорте, выработанными в Чикаго 7 декабря 1944 года, в соответствии с установленными в них условиями и положениями.

b) Члены Ассамблеи и Совета, которые не приняли Соглашение о транзите в международных воздушных сообщениях или Соглашение о международном воздушном транспорте, выработанные в Чикаго 7 декабря 1944 года, не имеют права участвовать в голосовании ни по каким вопросам, переданным Ассамблее или Совету на основании положений соответствующего Соглашения.

**PART III**  
**INTERNATIONAL AIR TRANSPORT**

**CHAPTER XIV**  
**INFORMATION AND REPORTS**

**Article 67**

*File reports with Council*

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

**CHAPTER XV**  
**AIRPORTS AND OTHER AIR NAVIGATION FACILITIES**

**Article 68**

*Designation of routes and airports*

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

**Article 69**

*Improvement of air navigation facilities*

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States

**TROISIÈME PARTIE**  
**TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL**

**CHAPITRE XIV**  
**RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS**

**Article 67**

*Communication de rapports au Conseil*

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

**CHAPITRE XV**  
**AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS  
ET SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE**

**Article 68**

*Désignation des itinéraires et des aéroports*

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

**Article 69**

*Amélioration des installations et services  
de navigation aérienne*

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un État contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres



**TERCERA PARTE**  
**TRANSPORTE AÉREO**  
**INTERNACIONAL**

**CAPÍTULO XIV**  
**DATOS E INFORMES**

**Artículo 67**

*Transmisión de informes al Consejo*

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

**CAPÍTULO XV**  
**AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES**  
**Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA**

**Artículo 68**

*Designación de rutas y aeropuertos*

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

**Artículo 69**

*Mejora de las instalaciones y*  
*servicios para la navegación aérea*

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con

**ЧАСТЬ III**  
**МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ**

**ГЛАВА XIV**  
**ИНФОРМАЦИЯ И ОТЧЕТЫ**

**Статья 67**

*Представление отчетов в Совет*

Каждое Договаривающееся государство обязуется, что его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии с требованиями, устанавливаемыми Советом, будут представлять в Совет отчеты о перевозках, статистику по расходам и финансовые данные с указанием в числе прочего всех поступлений и их источников.

**ГЛАВА XV**  
**АЭРОПОРТЫ И ДРУГИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА**

**Статья 68**

*Установление маршрутов и аэропортов*

Каждое Договаривающееся государство с учетом положений настоящей Конвенции может устанавливать маршруты, по которому в пределах его территории осуществляется любое международное воздушное сообщение, а также аэропорты, которые могут использоваться при любом таком сообщении.

**Статья 69**

*Усовершенствование*  
*аэронавигационных средств*

Если Совет считает, что аэропорты или другие аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений, как су-

affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

#### Article 70

##### *Financing of air navigation facilities*

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

#### Article 71

##### *Provision and maintenance of facilities by Council*

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

#### Article 72

##### *Acquisition or use of land*

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun État contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

#### Article 70

##### *Financement des installations et services de navigation aérienne*

Un État contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'État peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'État, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

#### Article 71

##### *Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil*

Si un État contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radio-électriques et météorologiques requis sur le territoire dudit État pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres États contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

#### Article 72

##### *Acquisition ou utilisation de terrain*

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un État contractant, cet État doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

#### Artículo 70

##### *Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea*

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

#### Artículo 71

##### *Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo*

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

#### Artículo 72

##### *Adquisición o uso de terrenos*

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации. Ни одно Договаривающееся государство не считается виновным в нарушении настоящей Конвенции, если оно не выполняет эти рекомендации.

#### Статья 70

##### *Финансирование аэронавигационных средств*

Договаривающееся государство при возникновении обстоятельства, предусмотренных положениями Статьи 69, может вступать в соглашение с Советом с целью осуществления таких рекомендаций. Государство может принять решение взять на себя все расходы, связанные с любым таким соглашением. Если государство не принимает такого решения, Совет может по просьбе этого государства дать согласие покрыть все или часть этих расходов.

#### Статья 71

##### *Предоставление и содержание средств Советом*

Если Договаривающееся государство о том просит, Совет может дать согласие на предоставление, укомплектование персоналом, содержание и административное руководство деятельностью аэропортов и других аэронавигационных средств, полностью или частично, включая средства радио- и метеорологического обслуживания, которые необходимы на его территории для безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений других Договаривающихся государств, и может установить справедливые и разумные сборы за пользование предоставленными средствами.

#### Статья 72

##### *Приобретение или использование земельных участков*

Если требуются земельные участки под средствами, полностью или частично финансируемые Советом по просьбе какого-либо Договаривающегося государства, то это государство либо предоставляет сами земельные участки, сохраняя по своему желанию право собственности, либо содействует использованию этих земельных участков Советом на справедливых и разумных условиях и в соответствии с законодательством этого государства.

#### Article 73

##### *Expenditure and assessment of funds*

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

#### Article 73

##### *Dépenses et répartition des fonds*

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

#### Article 74

##### *Technical assistance and utilization of revenues*

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

#### Article 74

##### *Assistance technique et utilisation des revenus*

Lorsque le Conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet État, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

#### Article 75

##### *Taking over of facilities from Council*

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

#### Article 75

##### *Reprise des installations et services fournis par le Conseil*

Un État contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'État estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

### Artículo 73

#### *Gastos y prorrateo de fondos*

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consienta en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

### Artículo 74

#### *Ayuda técnica y destino de los ingresos*

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelanta fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

### Artículo 75

#### *Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo*

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

### Статья 73

#### *Расходование и распределение фондов*

В пределах фондов, которые могут быть предоставлены ему Ассамблеей в соответствии с Главой XII, Совет может производить текущие расходы для целей настоящей Главы из общих фондов Организации. Совет распределяет покрытие основных расходов, требуемых для целей настоящей Главы, в предварительно согласованных пропорциях на разумный период времени между Договаривающимися государствами, которые дали на это согласие и авиапредприятия которых пользуются вышеуказанными авиационными средствами. Совет может также распределять между государствами, давшими на то согласие, покрытие любых необходимых оборотных фондов.

### Статья 74

#### *Техническая помощь и использование доходов*

Когда Совет по просьбе Договаривающегося государства авансирует фонды или предоставляет полностью или частично аэропорты или другие средства, соглашение может предусматривать с согласия этого государства техническую помощь в управлении деятельностью и в эксплуатации этих аэропортов и других средств и оплату текущих расходов по эксплуатации этих аэропортов и других средств и процентные и амортизационные отчисления за счет доходов от эксплуатации аэропортов и других средств.

### Статья 75

#### *Передача средств из ведения Совета*

Договаривающееся государство может в любое время отказаться от обязательства, принятых им в соответствии со Статьей 70, и взять в свое ведение аэропорты и другие средства, предоставленные Советом на его территории в соответствии с положениями Статей 71 и 72, выплатив Совету сумму, которая, по мнению Совета, является разумной при данных обстоятельствах. Если государство сочтет, что назначенная Советом сумма выходит за разумные пределы, оно может обжаловать решение Совета перед Ассамблеей, и Ассамблея может утвердить или изменить решение Совета.

## Article 76

### *Return of funds*

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

## CHAPTER XVI

### JOINT OPERATING ORGANIZATIONS AND POOLED SERVICES

## Article 77

### *Joint operating organizations permitted*

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

## Article 78

### *Function of Council*

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions.

## Article 79

### *Participation in operating organizations*

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

## Article 76

### *Restitution de fonds*

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des États en vertu de l'article 73, restitués aux États pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

## CHAPITRE XVI

### ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

## Article 77

### *Organisations d'exploitation en commun autorisées*

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

## Article 78

### *Rôle du Conseil*

Le Conseil peut suggérer aux États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

## Article 79

### *Participation aux organisations d'exploitation*

Un État peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.



## Artículo 76

### *Restitución de fondos*

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorratearon originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

## CAPÍTULO XVI

### ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

## Artículo 77

### *Organizaciones de explotación conjunta autorizadas*

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Éste determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

## Artículo 78

### *Función del Consejo*

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

## Artículo 79

### *Participación en organizaciones de explotación*

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

## Статья 76

### *Возврат фондов*

Фонды, полученные Советом в порядке возмещения согласно Статье 75, а также за счет процентов и амортизационных отчислений согласно Статье 74, в случае, если взносы первоначально внесены государствами согласно Статье 73, возвращаются тем государствам, для которых первоначально определены взносы, пропорционально размерам их взносов, установленным Советом.

## ГЛАВА XVI

### ОРГАНИЗАЦИИ СОВМЕСТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ПУЛЬНЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

## Статья 77

### *Разрешенные организации совместной эксплуатации*

Ничто в настоящей Конвенции не препятствует двум или более Договаривающимся государствам учреждать авиатранспортные организации совместной эксплуатации или международные эксплуатационные агентства и объединять в пул их воздушные сообщения на любых маршрутах и в любых районах, однако на такие организации или агентства, а также пульные сообщения распространяются все положения настоящей Конвенции, в том числе те, которые относятся к регистрации соглашений в Совете. Совет определяет порядок применения положений настоящей Конвенции, касающихся национальности воздушных судов, к воздушным судам, эксплуатируемым международными эксплуатационными агентствами.

## Статья 78

### *Роль Совета*

Совет может предлагать заинтересованным Договаривающимся государствам создавать совместные организации для эксплуатации воздушных сообщений на любых маршрутах или в любых районах.

## Статья 79

### *Участие в организациях по эксплуатации*

Государство может участвовать в организациях совместной эксплуатации или в пульных соглашениях либо через свое правительство, либо через одну или несколько авиатранспортных компаний, назначенных его правительством. Эти компании исключительно по усмотрению заинтересованного государства могут находиться либо в государственной собственности полностью или частично, либо в частной собственности.

**PART IV**  
**FINAL PROVISIONS**

**CHAPTER XVII**  
**OTHER AERONAUTICAL AGREEMENTS  
AND ARRANGEMENTS**

**Article 80**

*Paris and Habana Conventions*

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

**Article 81**

*Registration of existing agreements*

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

**Article 82**

*Abrogation of inconsistent arrangements*

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall

**QUATRIÈME PARTIE**  
**DISPOSITIONS FINALES**

**CHAPITRE XVII**  
**AUTRES ACCORDS ET  
ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES**

**Article 80**

*Conventions de Paris et de La Havane*

Chaque État contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre États contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

**Article 81**

*Enregistrement des accords existants*

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un État contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre État ou une entreprise de transport aérien de tout autre État, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

**Article 82**

*Abrogation d'arrangements incompatibles*

Les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un État contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant a assumé de telles obligations

**CUARTA PARTE**  
**DISPOSICIONES FINALES**

**CAPÍTULO XVII**

**OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS  
AERONÁUTICOS**

**Artículo 80**

*Convenciones de París y de La Habana*

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

**Artículo 81**

*Registro de acuerdos existentes*

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

**Artículo 82**

*Abrogación de arreglos incompatibles*

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto

**ЧАСТЬ IV**  
**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Глава XVII**

**ДРУГИЕ СОГЛАШЕНИЯ ПО ВОПРОСАМ АЭРОНАВТИКИ**

**Статья 80**

*Парижская и Гаванская конвенции*

Каждое Договаривающееся государство обязуется немедленно после вступления в силу настоящей Конвенции сделать заявление о денонсации Конвенции о регулировании воздушной навигации, подписанной в Париже 13 октября 1919 года, или Конвенции о коммерческой авиации, подписанной в Гаване 20 февраля 1928 года, если оно является участником любой из них. В отношениях между Договаривающимися государствами настоящая Конвенция заменяет вышеупомянутые Парижскую и Гаванскую конвенции.

**Статья 81**

*Регистрация существующих соглашений*

Все соглашения по вопросам авиации, существующие на дату вступления в силу настоящей Конвенции и заключенные между Договаривающимся государством и любым другим государством либо между авиапредприятием Договаривающегося государства и любым другим государством или авиапредприятием любого другого государства, подлежат немедленной регистрации в Совете.

**Статья 82**

*Отмена несовместимых соглашений*

Договаривающиеся государства признают, что настоящая Конвенция отменяет все обязательства и соглашения между ними, несовместимые с ее положениями, и обязуются не принимать на себя любые такие обязательства и не вступать в подобные соглашения. Договаривающееся государство, которое до вступления в Организацию приняло на себя какие-либо обязательства по отношению к недоговаривающемуся государству или гражданину Договаривающегося государства либо недоговаривающегося государства, несовместимые с положениями настоящей Конвенции, немедленно примет меры к тому, чтобы освободиться

use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

### Article 83

#### *Registration of new arrangements*

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

### Article 83 bis\*

#### *Transfer of certain functions and duties*

a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council

incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

### Article 83

#### *Enregistrement des nouveaux arrangements*

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

### Article 83 bis\*

#### *Transfert de certaines fonctions et obligations*

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à

\* The 23rd Session of the Assembly on 6 October 1980 amended the Chicago Convention by introducing Article 83 bis. This amendment came into force on 20 June 1997.

\* Le 6 octobre 1980, à sa 23<sup>e</sup> session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 83 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 juin 1997.

пueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

### Artículo 83

#### *Registro de nuevos arreglos*

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

### Artículo 83 bis\*

#### *Transferencia de ciertas funciones y obligaciones*

a) No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

b) La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el

от этих обязательств. Если авиапредприятие любого Договаривающегося государства приняло на себя любые такие несовместимые обязательства, государство его национальности делает все возможное, чтобы обеспечить их немедленное прекращение, и в любом случае добивается их прекращения, как только такое действие может быть осуществлено на законном основании после вступления в силу настоящей Конвенции.

### Статья 83

#### *Регистрация новых соглашений*

При условии соблюдения положений предыдущей Статьи любое Договаривающееся государство может заключать соглашения, не являющиеся несовместимыми с положениями настоящей Конвенции. Любое такое соглашение подлежит немедленной регистрации в Совете, который делает о нем публикацию в возможно короткий срок.

### Статья 83 bis\*

#### *Передача определенных функций и обязанностей*

a) Несмотря на положения Статей 12, 30, 31 и 32 a), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных Статьями 12, 30, 31 и 32 a). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача преду-

\* El 6 de octubre de 1980, el 23º periodo de sesiones de la Asamblea enmendó el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 83 bis. Esa enmienda entró en vigor el 20 de junio de 1997.

\* Ассамблея на своей 23-й сессии 6 октября 1980 года внесла поправку в Чикагскую конвенцию, включив статью 83 bis. Данная поправка вступила в силу 20 июня 1997 года.

and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

c) The provisions of paragraphs a) and b) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

## CHAPTER XVIII

### DISPUTES AND DEFAULT

#### Article 84

##### *Settlement of disputes*

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an ad hoc arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

#### Article 85

##### *Arbitration procedure*

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal

l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

## CHAPITRE XVIII

### DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS

#### Article 84

##### *Règlement des différends*

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout État impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

#### Article 85

##### *Procédure d'arbitrage*

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet État par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du



Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.

c) Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

## CAPÍTULO XVIII

### CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

#### Artículo 84

##### *Solución de controversias*

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

#### Artículo 85

##### *Procedimiento de arbitraje*

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje

se considerará, no será registrado en el Consejo y no será publicado en cumplimiento con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.

c) Disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores, también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

## ГЛАВА XVIII

### СПОРЫ И НЕВЫПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

#### Статья 84

##### *Разрешение споров*

Если какое-либо разногласие между двумя или более Договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и ее Приложений, не может быть урегулировано путем переговоров, оно по просьбе любого государства, вовлеченного в это разногласие, разрешается Советом. Ни один член Совета, являющийся стороной в каком-либо споре, не участвует в голосовании при рассмотрении Советом этого спора. Любое Договаривающееся государство может при условии соблюдения положений Статьи 85 обжаловать решение Совета в третейский суд ad hoc, образованный по согласованию с другими сторонами в споре, или в Постоянную Палату Международного Правосудия. О любом таком обжаловании Совет уведомляется в течение шестидесяти дней после получения уведомления о решении Совета.

#### Статья 85

##### *Процедура третейского суда*

Если какое-либо Договаривающееся государство – сторона в споре, по которому обжалуется решение Совета, не признает Статута Постоянной Палаты Международного Правосудия и если Договаривающиеся государства – стороны в споре не могут прийти к соглашению о выборе третейского суда, то каждое из Договаривающихся государств – сторон в споре назначает по одному арбитру, а арбитры избирают суперарбитра. Если какое-либо из Договаривающихся государств – сторон в споре не назовет арбитра в течение трехмесячного периода со дня обжалования решения, то арбитр от имени этого государства назначается Президентом Совета из ведущегося Советом списка квалифицированных лиц, которыми Совет может располагать. Если в течение тридцати дней арбитры не смогут договориться о суперарбитре, Президент Совета назначает его из

established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

#### Article 86

##### *Appeals*

Unless the Council decides otherwise any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

#### Article 87

##### *Penalty for non-conformity of airline*

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

#### Article 88

##### *Penalty for non-conformity by State*

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

#### Article 86

##### *Appels*

À moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

#### Article 87

##### *Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

Chaque État contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un État contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

#### Article 88

##### *Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

#### Artículo 86

##### *Apelaciones*

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

#### Artículo 87

##### *Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas*

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

#### Artículo 88

##### *Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento*

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

вышеуказанного списка. После этого арбитры и суперарбитр совместно образуют третейский суд. Любой третейский суд, учрежденный согласно настоящей или предыдущей Статье, устанавливает свою собственную процедуру и выносит свои решения большинством голосов при условии, что Совет может решать процедурные вопросы в случае какой-либо задержки, которая, по мнению Совета, является чрезмерной.

#### Статья 86

##### *Обжалование*

Если Совет не решит иначе, любое решение Совета о том, эксплуатирует ли авиапредприятие международные авиационные линии в соответствии с положениями настоящей Конвенции, остается в силе, при условии, что оно не отменено в порядке обжалования. Решения Совета по любому другому вопросу в случае их обжалования приостанавливаются до принятия решения по обжалованию. Решения Постоянной Палаты Международного Правосудия и третейского суда являются окончательными и обязательными.

#### Статья 87

##### *Санкции в отношении авиапредприятия, не выполняющего решения*

Каждое Договаривающееся государство обязуется не разрешать деятельность авиапредприятия какого-либо Договаривающегося государства в воздушном пространстве над своей территорией, если Совет принял решение, что данное авиапредприятие не выполняет окончательного решения, вынесенного в соответствии с предыдущей Статьей.

#### Статья 88

##### *Санкции в отношении государства, не выполняющего обязательства*

Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое определено как не выполняющее обязательств, предусмотренных положениями настоящей Главы.

## CHAPTER XIX

### WAR

#### Article 89

##### *War and emergency conditions*

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

## CHAPTER XX

### ANNEXES

#### Article 90

##### *Adoption and amendment of Annexes*

a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph 1), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

## CHAPTER XXI

### RATIFICATIONS, ADHERENCES, AMENDMENTS, AND DENUNCIATIONS

#### Article 91

##### *Ratification of Convention*

a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United

## CHAPITRE XIX

### GUERRE

#### Article 89

##### *Guerre et état de crise*

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout État contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

## CHAPITRE XX

### ANNEXES

#### Article 90

##### *Adoption et amendement des Annexes*

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

## CHAPITRE XXI

### RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

#### Article 91

##### *Ratification de la Convention*

a) La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis

## CAPÍTULO XIX

### GUERRA

#### Artículo 89

##### *Estado de guerra y situaciones de emergencia*

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

## CAPÍTULO XX

### ANEXOS

#### Artículo 90

##### *Adopción y enmienda de los Anexos*

a) La adopción por el Consejo de los Anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo Anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo Anexo o enmienda a éste.

## CAPÍTULO XXI

### RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

#### Artículo 91

##### *Ratificación del Convenio*

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de

## ГЛАВА XIX

### ВОЙНА

#### Статья 89

##### *Война и чрезвычайное положение*

В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободы действий любого затронутого войной Договаривающегося государства, как воюющего, так и нейтрального. Такой же принцип применяется в случае, когда любое Договаривающееся государство объявляет у себя чрезвычайное положение и уведомляет об этом Совет.

## ГЛАВА XX

### ПРИЛОЖЕНИЯ

#### Статья 90

##### *Принятие Приложений и поправок к ним*

a) Принятие Советом Приложений, упомянутых в подпункте "1" Статьи 54, требует две трети голосов Совета на созванном для этой цели заседании, после чего они направляются Советом каждому Договаривающемуся государству. Любое такое Приложение или любая поправка к Приложению вступают в силу в течение трех месяцев после направления их Договаривающимся государствам либо по истечении такого более длительного периода времени, какой может установить Совет при условии, что в течение этого времени большинство Договаривающихся государств не уведомит Совет о своем несогласии.

b) Совет немедленно извещает все Договаривающиеся государства о вступлении в силу любого Приложения или поправки к нему.

## ГЛАВА XXI

### РАТИФИКАЦИЯ, ПРИСОЕДИНЕНИЕ, ПОПРАВКИ И ДЕНОНСАЦИЯ

#### Статья 91

##### *Ратификация Конвенции*

a) Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами. Ратификационные грамоты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных

States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

#### Article 92

##### *Adherence to Convention*

a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

#### Article 93

##### *Admission of other States*

States other than those provided for in Articles 91 and 92 a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

#### Article 92

##### *Adhésion à la Convention*

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

#### Article 93

##### *Admission d'autres États*

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire.



Америка, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

#### Artículo 92

##### *Adhesión al Convenio*

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

#### Artículo 93

##### *Admisión de otros Estados*

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

Штатов Америки, которое уведомляет о дате такой сдачи на хранение каждое из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государства.

b) Как только двадцать шесть государств ратифицируют настоящую Конвенцию или присоединятся к ней, она вступит для них в силу на тридцатый день после сдачи на хранение двадцать шестого документа. В дальнейшем она вступает в силу для каждого ратифицировавшего ее государства на тридцатый день после сдачи на хранение его ратификационной грамоты.

c) Обязанность извещать Правительство каждого из подписавших настоящую Конвенцию и присоединившихся к ней государств о дате вступления в силу настоящей Конвенции лежит на Правительстве Соединенных Штатов Америки.

#### Статья 92

##### *Присоединение к Конвенции*

a) Настоящая Конвенция открыта для присоединения членов Объединенных Наций и присоединившихся к ним государств и государств, которые оставались нейтральными в течение настоящего мирового конфликта.

b) Присоединение осуществляется путем уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, и вступает в силу на тридцатый день со дня получения уведомления Правительством Соединенных Штатов Америки, которое извещает об этом все Договаривающиеся государства.

#### Статья 93

##### *Допуск других государств*

Помимо государств, упомянутых в Статьях 91 и 92 а), к участию в настоящей Конвенции, при условии одобрения какой-либо всеобщей международной организацией, учрежденной народами мира для сохранения мира, могут быть допущены другие государства четырьмя пятими голосов Ассамблеи и на таких условиях, какие может установить Ассамблея; при этом в каждом отдельном случае необходимо согласие каждого государства, подвергнувшегося вторжению или нападению во время настоящей войны со стороны государства, добивающегося допуска.

#### Article 93 bis\*

a) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;

2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.

b) A State which ceases to be a member of the International Civil Aviation Organization as a result of the provisions of paragraph a) above may, after approval by the General Assembly of the United Nations, be readmitted to the International Civil Aviation Organization upon application and upon approval by a majority of the Council.

c) Members of the Organization which are suspended from the exercise of the rights and privileges of membership in the United Nations shall, upon the request of the latter, be suspended from the rights and privileges of membership in this Organization.

#### Article 94

##### *Amendment of Convention*

a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

\* The 1st Session of the Assembly on 27 May 1947 amended the Chicago Convention by introducing Article 93 bis. This amendment came into force on 20 March 1961.

#### Article 93 bis\*

a) Nonobstant les dispositions des articles 91, 92 et 93 ci-dessus,

1) Tout État dont le gouvernement fait l'objet de la part de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies d'une recommandation tendant à le priver de sa qualité de membre d'institutions internationales, établies par l'Organisation des Nations Unies ou reliées à celle-ci, cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

2) Tout État qui est exclu de l'Organisation des Nations Unies cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale à moins que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies joigne à son acte d'exclusion une recommandation contraire.

b) Tout État qui cesse d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des dispositions du paragraphe a) ci-dessus, peut, avec l'accord de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, être admis à nouveau dans l'Organisation de l'aviation civile internationale sur sa demande, et avec l'approbation du Conseil votée à la majorité.

c) Les membres de l'Organisation qui sont suspendus de l'exercice des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de la présente Organisation.

#### Article 94

##### *Amendement de la Convention*

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

\* Le 27 mai 1947, à sa 1<sup>re</sup> session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 93 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 mars 1961.

#### Artículo 93 bis\*

a) A pesar de las disposiciones de los Artículos 91, 92 y 93, que anteceden,

1) un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que sea excluido de los organismos internacionales, establecidos por las Naciones Unidas o vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional;

2) un Estado que haya sido expulsado de las Naciones Unidas dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a no ser que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de expulsión una recomendación en sentido contrario.

b) Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de lo dispuesto en el párrafo a) que antecede, puede, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional mediante solicitud y con la aprobación de la mayoría del Consejo.

c) Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las Naciones Unidas, serán, si lo piden las Naciones Unidas, suspendidos en sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.

#### Artículo 94

##### Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

\* El 27 de mayo de 1947, el 1º período de sesiones de la Asamblea enmendó el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 93 bis. Esa enmienda entró en vigor el 20 de marzo de 1961.

#### Статья 93 bis\*

a) Независимо от изложенных выше положений вышеуказанных Статей 91, 92 и 93:

1) государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней в отношения, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации;

2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендацией об обратном.

b) Государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта a), может после одобрения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.

c) Если осуществление членами данной Организации прав и привилегий, принадлежащих им как членам Организации Объединенных Наций, приостановлено, то, по требованию последней, приостанавливается осуществление ими прав и привилегий, вытекающих из членства в данной Организации.

#### Статья 94

##### Поправки к Конвенции

a) Любая предложенная поправка к настоящей Конвенции должна быть одобрена двумя третями голосов Ассамблеи и затем вступает в силу в отношении государств, ратифицировавших такую поправку, после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблеей число Договаривающихся государств. Установленное таким образом число составляет не менее двух третей общего числа Договаривающихся государств.

\* Ассамблея на своей 1-й сессии 27 мая 1947 года внесла поправку в Чикагскую конвенцию, включив статью 93 bis. Данная поправка вступила в силу 20 марта 1961 года.

b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

#### Article 95

##### *Denunciation of Convention*

a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

#### CHAPTER XXII

##### DEFINITIONS

#### Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

#### Article 95

##### *Dénunciation de la Convention*

a) Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des États contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

#### CHAPITRE XXII

##### DÉFINITIONS

#### Article 96

Aux fins de la présente Convention:

a) «Service aérien» signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) «Service aérien international» signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

c) «Entreprise de transport aérien» signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) «Escale non commerciale» signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese *ipso facto* de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

## Artículo 95

### Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

## CAPÍTULO XXII

### DEFINICIONES

## Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

b) Если, по мнению Ассамблеи, характер поправки оправдывает эту меру, то Ассамблея в своей резолюции, рекомендуя принятие поправки, может предусмотреть, что любое государство, которое не ратифицирует поправку в течение установленного периода после вступления ее в силу, вследствие этого перестает быть членом Международной организации гражданской авиации и участником Конвенции.

## Статья 95

### Денонсация Конвенции

a) Любое Договаривающееся государство может известить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством уведомления, направляемого Правительству Соединенных Штатов Америки, которое незамедлительно сообщает об этом каждому Договаривающемуся государству.

b) Денонсация вступает в силу через год со дня получения уведомления и действует только в отношении государства, денонсировавшего Конвенцию.

## Глава XXII

### ОПРЕДЕЛЕНИЯ

## Статья 96

В целях настоящей Конвенции:

a) "Воздушное сообщение" означает любое регулярное воздушное сообщение, осуществляемое воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, почты или груза.

b) "Международное воздушное сообщение" означает воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства.

c) "Авиапредприятие" означает любое авиатранспортное предприятие, предлагающее или эксплуатирующее международные воздушные сообщения.

d) "Остановка с некоммерческими целями" означает посадку с любой целью, иной, чем принятие на борт или выгрузка пассажиров, груза или почты.

## SIGNATURE OF CONVENTION

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. The texts of this Convention drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the Governments of all the States which may sign or adhere to this Convention. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.\*

- 
- \* This is the text of the final paragraph as amended by the 22nd Session of the Assembly on 30 September 1977; it entered into force on 17 August 1999. The original text read as follows:

"DONE at Chicago the seventh day of December 1944 in the English language. A text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature at Washington, D.C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention."

## SIGNATURE DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.)\*.

- 
- \* Ce texte est celui du dernier paragraphe amendé par l'Assemblée à sa 22<sup>e</sup> session, le 30 septembre 1977; il est entré en vigueur le 17 août 1999. Le texte original se lisait comme suit:

«FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.»



## FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de 1944, en el idioma inglés. Los textos del presente Convenio, redactados en los idiomas español, francés, inglés y ruso, tendrán igual autenticidad. Dichos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran a él. El presente Convenio quedará abierto para la firma en Washington, D.C.\*

## ПОДПИСАНИЕ КОНВЕНЦИИ

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию от имени своих соответствующих Правительств в даты, указанные против их подписей.

СОВЕРШЕНО в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, испанском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим правительством правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия\*.

\* Este es el texto del párrafo final enmendado por el 22º período de sesiones de la Asamblea el 30 de septiembre de 1977; entró en vigor el 17 de agosto de 1999. El texto original es el siguiente:

"HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio."

\* Текст заключительного пункта с поправкой, внесенной на 22-й сессии Ассамблеи 30 сентября 1977 года, вступил в силу 17 августа 1999 года. Первоначальный текст гласил следующее:

"СОВЕРШЕНО в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Текст, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия. Оба текста сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней".

## PROTOCOL<sup>1</sup>

### ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

#### THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

#### Article I<sup>2</sup>

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

1. Came into force on 24 October 1968.
2. The text of the Convention in the French and Spanish languages mentioned in this Article will be found in the second and third columns at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

## PROTOCOLE<sup>1</sup>

### CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968

#### LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, appelée ci-après «la Convention», stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature;

CONSIDÉRANT que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;

CONSIDÉRANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout État qui l'a ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

#### Article I<sup>er 2</sup>

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

1. Entré en vigueur le 24 octobre 1968.
2. Le texte en langues française et espagnole de la Convention, visé au présent article, figure dans les deuxième et troisième colonnes du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

## PROTOCOLO<sup>1</sup>

### RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires  
el 24 de septiembre de 1968

#### LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que el párrafo final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en adelante llamado "el Convenio", dispone que un texto del Convenio, redactado en los idiomas español, francés o inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto a la firma;

CONSIDERANDO que el Convenio fue abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en un texto en idioma inglés;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto en tres idiomas, tal como se prevé en el Convenio;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, se debería tener en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, y que el texto del Convenio en los idiomas español y francés no debería incluir dichas enmiendas, ya que, de acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente entra en vigor para los Estados que las hayan ratificado;

HAN ACORDADO lo siguiente:

#### Artículo 1<sup>2</sup>

El texto en los idiomas español y francés del Convenio adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

1. Entró en vigor el 24 de octubre de 1968.
2. Véase el texto del Convenio en los idiomas francés y español a que se hace referencia en este artículo en las columnas segunda y tercera de las páginas 1 a 44 de este documento, según lo previsto en el segundo párrafo del Prólogo en la página (ii).

## ПРОТОКОЛ<sup>1</sup>

### ОБ АУТЕНТИЧНОМ ТРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944 ГОД)

Подписан в Буэнос-Айресе 24 сентября 1968 года

#### НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что последний пункт Конвенции о международной гражданской авиации, именуемой ниже "Конвенция", предусматривает, что текст Конвенции, составленный на английском, испанском и французском языках, каждый из которых является равно аутентичным, открывается для подписания;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Конвенция была открыта для подписания в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года в виде текста на английском языке;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ соответственно, что целесообразно предусмотреть необходимые положения о существовании текста на трех языках, как это предусматривается в Конвенции;

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что при принятии таких положений следует учитывать, что существуют поправки к Конвенции на английском, испанском и французском языках и что текст Конвенции на испанском и французском языках не должен включать эти поправки, поскольку в соответствии со Статьей 94 a) Конвенции каждая такая поправка может вступить в силу только в отношении государства, ратифицировавшего ее;

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

#### Статья 1<sup>2</sup>

Текст Конвенции на испанском и французском языках, приложенный к настоящему Протоколу, вместе с текстом Конвенции на английском языке составляет текст равно аутентичный на этих трех языках, как это конкретно указывается в последнем пункте Конвенции.

1. Вступил в силу 24 октября 1968 года.
2. Текст Конвенции на французском и испанском языках, упомянутый в данной статье, приводится во второй и третьей колонках на страницах 1-44 настоящего документа с учетом оговорок во втором абзаце предисловия на странице (ii).

## Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

## Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- a) signature without reservation as to acceptance, or
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

## Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

## Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

## Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

## Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

## Artículo II

Si un Estado parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés e inglés de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los tres idiomas que resulta del presente Protocolo.

## Artículo III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser partes en el presente Protocolo ya sea mediante:

a) la firma, sin reserva de aceptación,

b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación,

c) la aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Buenos Aires hasta el veintisiete de septiembre de 1968 y después de esta fecha en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

## Artículo IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

## Статья II

Если государство – сторона настоящего Протокола ратифицировало или в будущем ратифицирует любую поправку, сделанную к Конвенции в соответствии со Статьей 94 а) Конвенции, то текст такой поправки на английском, испанском и французском языках будет считаться относящимся к тексту, равно аутентичному на трех языках, предусмотренному настоящим Протоколом.

## Статья III

1) Государства – члены Международной организации гражданской авиации могут стать участниками настоящего Протокола путем:

a) подписания без оговорки в отношении принятия, или

b) подписания с оговоркой в отношении принятия с последующим принятием, или

c) принятия.

2) Настоящий Протокол останется открытым для подписания в Буэнос-Айресе до двадцать седьмого дня сентября 1968 года и после этого – в Вашингтоне, округ Колумбия.

3) Принятие осуществляется путем сдачи на хранение документа о принятии Правительству Соединенных Штатов Америки.

4) Присоединение к настоящему Протоколу, или ратификация, или утверждение настоящего Протокола рассматриваются как его принятие.

## Статья IV

1) Настоящий Протокол вступит в силу на тридцатый день после того, как двенадцать государств в соответствии с положениями Статьи III подпишут его без оговорки в отношении принятия или примут его.

2) В отношении любого государства, которое впоследствии становится Стороной настоящего Протокола в соответствии со Статьей III, Протокол вступит в силу на дату его подписания без оговорки в отношении принятия или на дату его принятия.

#### Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

#### Article V

L'adhésion future d'un État à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

#### Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

#### Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article VII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

#### Article VII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

#### Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

#### Article VIII

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

#### Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Government of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

#### Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit.



#### Artículo V

La futura adhesión de un Estado al Convenio será considerada como aceptación del presente Protocolo.

#### Artículo VI

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

#### Artículo VII

- 1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras esté el Convenio.
- 2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

#### Artículo VIII

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

- a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;
- b) El depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo;
- c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

#### Artículo IX

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Buenos Aires, el veinticuatro de septiembre de mil novecientos sesenta y ocho.

#### Статья V

Любое будущее присоединение государства к Конвенции будет рассматриваться как принятие настоящего Протокола.

#### Статья VI

После вступления настоящего Протокола в силу он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций и в Международной организации гражданской авиации Правительством Соединенных Штатов Америки.

#### Статья VII

- 1) Настоящий Протокол будет оставаться в силе до тех пор, пока будет находиться в силе Конвенция.
- 2) Настоящий Протокол утратит силу для государства только в том случае, если это государство перестанет быть Стороной Конвенции.

#### Статья VIII

Правительство Соединенных Штатов Америки уведомляет все государства — члены Международной организации гражданской авиации и саму Организацию о:

- a) каждом подписании настоящего Протокола и дате подписания с указанием, является ли подписание с оговоркой или без оговорки в отношении принятия;
- b) сдаче на хранение каждого документа о принятии и дате его;
- c) дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 Статьи IV.

#### Статья IX

Настоящий Протокол, составленный на английском, испанском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным, сдается на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое направит должным образом заверенные копии его Правительствам государств — членом Международной организации гражданской авиации.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Буэнос-Айресе двадцать четвертого дня сентября одна тысяча девятьсот шестьдесят восьмого года.

## PROTOCOL<sup>1</sup>

### ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Montreal on 30 September 1977

#### THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the 21st Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization requested the Council of this Organization "to undertake the necessary measures for the preparation of the authentic text of the Convention on International Civil Aviation in the Russian language, with the aim of having it approved not later than the year 1977";

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (hereinafter called the Convention) was adopted in the French and Spanish languages and, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention;

CONSIDERING accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Russian language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, the texts of which are equally authentic and that, according to Article 94 a) of the Convention, any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

---

1. Came into force on 16 September 1999.

## PROTOCOLE<sup>1</sup>

### CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Montréal le 30 septembre 1977

#### LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à sa vingt et unième session, a demandé au Conseil de cette Organisation «de prendre les mesures nécessaires pour que soit élaboré le texte authentique de la Convention relative à l'aviation civile internationale en langue russe, en vue de le faire approuver d'ici à 1977 au plus tard»;

CONSIDÉRANT que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT que, en vertu du Protocole signé à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, le texte de cette Convention (nommée ci-après «la Convention»), a été adopté en langues française et espagnole et constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans ces trois langues tel qu'il est prévu dans les dispositions protocolaires de la Convention;

CONSIDÉRANT en conséquence qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe un texte de la Convention en langue russe;

ESTIMANT que lors de l'adoption desdites dispositions il est nécessaire de tenir compte de l'existence d'amendements à la Convention en langues française, anglaise et espagnole, ces textes faisant également foi et chacun de ces amendements ne pouvant, en vertu de l'article 94 a) de la Convention, entrer en vigueur qu'à l'égard des États qui l'ont ratifié;

---

1. Entré en vigueur le 16 septembre 1999.

## PROTOCOLO<sup>1</sup>

### RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO CUADRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Montreal  
el 30 de septiembre de 1977

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional, en su 21º período de sesiones, decidió del Consejo de dicha Organización "que tome las medidas necesarias para preparar el texto auténtico del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en idioma ruso, de tal manera que pueda ser aprobado en el año 1977 a más tardar";

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en un texto en idioma inglés;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Protocolo firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968, sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, se adoptó el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en adelante llamado "el Convenio") en los idiomas español y francés, los que, junto con el texto del Convenio en idioma inglés, tienen igual autenticidad tal como estipula en la disposición final del Convenio;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto del Convenio en idioma ruso;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, debe tenerse en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, cuyos textos son igualmente auténticos y que, de acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, toda enmienda solamente entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado;

1. Entró en vigor el 16 de septiembre de 1999.

## ПРОТОКОЛ<sup>1</sup>

### ОБ АУТЕНТИЧНОМ ЧЕТЫРЕХЪЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944 ГОД)

Подписан в Монреале 30 сентября 1977 года

Нижеподписавшиеся правительства,

Принимая во внимание, что 21-я сессия Ассамблеи Международной организации гражданской авиации предложила Совету этой Организации "провести необходимые мероприятия по подготовке аутентичного текста Конвенции о международной гражданской авиации на русском языке с целью принятия его не позднее 1977 года";

Принимая во внимание, что текст Конвенции о международной гражданской авиации был открыт для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года на английском языке;

Принимая во внимание, что в соответствии с подписанным 24 сентября 1968 года в Буэнос-Айресе Протоколом об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года, был принят текст Конвенции о международной гражданской авиации (именуемой ниже "Конвенция") на испанском и французском языках, который вместе с текстом Конвенции на английском языке составляет текст, равно аутентичный на этих трех языках, как это предусмотрено в заключительном положении Конвенции;

Принимая во внимание соответственно, что целесообразно предусмотреть необходимые положения о существовании текста Конвенции на русском языке;

Принимая во внимание, что при принятии таких положений необходимо учитывать существование поправок к Конвенции на английском, испанском и французском языках, тексты которых являются равно аутентичными и каждая из которых в соответствии со Статьей 94 а) Конвенции может вступить в силу только в отношении государства, ратифицировавшего ее;

1. Вступил в силу 16 сентября 1999 года.

HAVE AGREED as follows:

#### Article I<sup>1</sup>

The text of the Convention and of the amendments thereto in the Russian language annexed to this Protocol, together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French and Spanish languages, constitutes the text equally authentic in the four languages.

#### Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 a) thereof, then the text of such amendment in the Russian, English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the four languages, which results from this Protocol.

#### Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- a) signature without reservation as to acceptance, or
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Montreal until the 5th of October 1977 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

SONT CONVENUS de ce qui suit:

#### Article I<sup>1 2</sup>

Le texte en langue russe de la Convention et des amendements annexé au présent Protocole, constitue, conjointement avec le texte en langues française, anglaise et espagnole de la Convention et des amendements à cette Convention, un texte faisant également foi dans les quatre langues.

#### Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les quatre langues qui résulte du présent Protocole.

#### Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Montréal jusqu'au 5 octobre 1977 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

2. The text of the Convention in the Russian language mentioned in this Article will be found in the fourth column at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

2. Le texte en langue russe de la Convention, visé au présent article, figure dans la quatrième colonne du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

HAN ACORDADO lo siguiente:

### Artículo I<sup>2</sup>

El texto en idioma ruso del Convenio y de las enmiendas al mismo adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto del Convenio y de las enmiendas al mismo en los idiomas español, francés e inglés, un texto igualmente auténtico en los cuatro idiomas.

### Artículo II

Si un Estado Parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés, inglés y ruso de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los cuatro idiomas que resulta del presente Protocolo.

### Artículo III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional podrán ser Partes en el presente Protocolo mediante:

a) la firma, sin reserva de aceptación,

b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación, o

c) la aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Montreal hasta el 5 de octubre de 1977 y después de esta fecha en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación en poder del Gobierno de los Estados Unidos de América.

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

### Статья I<sup>2</sup>

Текст Конвенции и тексты поправок к ней на русском языке, приложенные к настоящему Протоколу, вместе с текстами Конвенции и поправок к ней на английском, испанском и французском языках составляют текст, равно аутентичный на этих четырех языках.

### Статья II

Если государство – сторона настоящего Протокола ратифицировало или в будущем ратифицирует любую поправку, сделанную к Конвенции в соответствии со Статьей 94 а) Конвенции, то текст такой поправки на русском, английском, испанском и французском языках будет считаться относящимся к тексту, равно аутентичному на четырех языках, предусмотренному настоящим Протоколом.

### Статья III

1) Государства – члены Международной организации гражданской авиации могут стать участниками настоящего Протокола путем:

a) подписания без оговорки в отношении принятия, или

b) подписания с оговоркой в отношении принятия с последующим принятием, или

c) принятия.

2) Настоящий Протокол останется открытым для подписания в Монреале до 5 октября 1977 года и после этого – в Вашингтоне, округ Колумбия.

3) Принятие осуществляется путем сдачи на хранение документа о принятии Правительству Соединенных Штатов Америки.

4) Присоединение к настоящему Протоколу, или ратификация, или утверждение настоящего Протокола рассматриваются как его принятие.

2. Véase el texto del Convenio en el idioma ruso a que se hace referencia en este artículo en la cuarta columna de las páginas 1 a 44 de este documento, según lo previsto en el segundo párrafo del Prólogo en la página (ii).

2. Текст Конвенции на русском языке, упомянутый в данной статье, приводится в четвертой колонке на страницах 1–44 настоящего документа с учетом оговорки во втором абзаце предисловия на странице (ii).

#### Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the amendment to the final clause of the Convention, which provides that the text of the Convention in the Russian language is of equal authenticity.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

#### Article V

Any adherence of a State to the Convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

#### Article VI

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the Convention.

#### Article VII

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

#### Article VIII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

#### Article IX

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

#### Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III, et après que l'amendement à la disposition finale de la Convention, selon lequel le texte de la Convention en langue russe fait également foi, sera entré en vigueur.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

#### Article V

L'adhésion d'un État à la Convention après l'entrée en vigueur du présent Protocole vaut acceptation du présent Protocole.

#### Article VI

L'acceptation du présent Protocole par un État n'est pas considérée comme ratification par cet État d'un amendement quelconque à la Convention.

#### Article VII

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### Article VIII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

#### Article IX

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;



#### Artículo IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado y después de que haya entrado en vigor la enmienda a la disposición final del Convenio que dispone que el texto del Convenio en idioma ruso se considerará igualmente auténtico.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente Parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

#### Artículo V

La adhesión de un Estado al Convenio después de que el presente Protocolo haya entrado en vigor será considerada como aceptación del mismo.

#### Artículo VI

La aceptación del presente Protocolo por un Estado no se considerará como ratificación de ninguna enmienda del Convenio.

#### Artículo VII

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

#### Artículo VIII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio.

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

#### Artículo IX

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hizo sin reserva o bajo reserva de aceptación;

#### Статья IV

1) Настоящий Протокол вступит в силу на тридцатый день после того, как двенадцать государств в соответствии с положениями Статьи III подпишут его без оговорки в отношении принятия или примут его, и после того, как вступит в силу поправка к заключительному положению Конвенции, предусматривающая, что текст Конвенции на русском языке является равно аутентичным.

2) В отношении любого государства, которое впоследствии становится Стороной настоящего Протокола в соответствии со Статьей III, Протокол вступит в силу на дату его подписания без оговорки в отношении принятия или на дату его принятия.

#### Статья V

Любое присоединение государства к Конвенции после вступления в силу настоящего Протокола будет рассматриваться как принятие настоящего Протокола.

#### Статья VI

Принятие государством настоящего Протокола не должно рассматриваться как ратификация им любой поправки к Конвенции.

#### Статья VII

После вступления настоящего Протокола в силу он будет зарегистрирован в Организации Объединенных Наций и в Международной организации гражданской авиации Правительством Соединенных Штатов Америки.

#### Статья VIII

1) Настоящий Протокол будет оставаться в силе до тех пор, пока будет находиться в силе Конвенция.

2) Настоящий Протокол утратит силу для государства только в том случае, если это государство перестанет быть Стороной Конвенции.

#### Статья IX

Правительство Соединенных Штатов Америки уведомляет все государства — члены Международной организации гражданской авиации и саму Организацию о:

a) каждом подписании настоящего Протокола и дате подписания с указанием, является ли подписание с оговоркой или без оговорки в отношении принятия;

b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

#### Article X

This Protocol, drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montreal this thirtieth day of September, one thousand nine hundred and seventy-seven.

— END —

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son Article IV, paragraphe 1.

#### Article X

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal, le trente septembre mil neuf cent soixante-dix-sept.

— FIN —

b) el depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo;

c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

#### Artículo X

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cada texto con igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Montreal, el treinta de septiembre de mil novecientos setenta y siete.

— FIN —

b) сдаче на хранение каждого документа о принятии и дате его;

c) дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 Статьи IV.

#### Статья X

Настоящий Протокол, составленный на русском, английском, испанском и французском языках, причем каждый текст является равно аутентичным, сдается на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое направит должным образом заверенные копии его Правительствам государств — членов Международной организации гражданской авиации.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом уполномоченные, подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Монреале тридцатого дня сентября одна тысяча девятьсот семьдесят седьмого года.

— КОНЕЦ —

MINISTERIO DE RELACIONES  
EXTERIORES

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL0502/2016

A : DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS  
De : DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS  
Asunto : MTC solicita adhesión del Perú al "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IATA)

---

1. Mediante Oficio N° 1169-2016-MTC/12, de fecha 23-09-2016, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) ha transmitido el interés y el encargo de la señora Viceministra de Transportes, Fiorella Molinelli, para que se proceda con la adhesión del Perú al "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IATA), suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

2. Es pertinente indicar que el referido instrumento entró en vigor el 30 de enero de 1945 y fue suscrito por el Jefe de la delegación peruana que participó en la Conferencia Internacional de Aviación Civil de Chicago. Su depositario es el Gobierno de Estados Unidos.

3. Sobre el particular, la DGAC ha remitido un expediente con los antecedentes y la evaluación técnica correspondiente, cuyo original se hace llegar en físico a esa Dirección General. Entre las consideraciones que esgrime la DGAC en favor de la adhesión de nuestro país al mencionado acuerdo, se recoge lo siguiente:

-Se considera "en extremo beneficioso y recomendable que nuestro país proceda al perfeccionamiento y la ratificación de la aceptación del IATA";

-Lo pactado en el IATA "resulta plenamente concordante con lo dispuesto en la legislación peruana en materia aeronáutica y, más aún permite su más amplia y eficaz aplicación, específicamente en el extremo dispuesto por el inciso a) del Artículo 95° de la vigente Ley de Aeronáutica Civil N° 27261";

-Su perfeccionamiento "no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú sobre la materia, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución".

4. Cabe indicar que, de la lectura del texto del acuerdo, esta Dirección General no tiene objeción alguna que formular sobre la adhesión de nuestro país.

5. Teniendo en cuenta lo anterior, se deriva a esa Dirección General el requerimiento de la DGAC para que se proceda con la adhesión y perfeccionamiento interno del IATA.

Lima, 04 de octubre del 2016



Luis Fernando Augusto Sandoval Dávila  
Embajador  
Director General de Soberanía Límites y  
Asuntos Antárticos

C.C:GAB; GAC; DGT; LEG; DGT; AER  
GAFN



Con Anexo(s) : Oficio 1169-2016-MTC12.pdf

Se remite expediente en físico





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

62

Dirección General de Aeronáutica Civil	
MESA DE PARTES	
Fecha:	14 ENE. 2016 hora 15:35
Reg.:	123148
Pasa A:	
DCA	<input type="checkbox"/> Conoc. y Fines
DRP	<input type="checkbox"/> Ascon
DSA	<input type="checkbox"/> Atención
ADM	<input type="checkbox"/> Opinión
CPO	<input type="checkbox"/> Respuesta
LEG	<input type="checkbox"/> Informe
MPD	<input type="checkbox"/> Evaluación
PCA	<input checked="" type="checkbox"/> Devolución
SIG	<input type="checkbox"/> Coord. Conmigo
SOP	<input type="checkbox"/> Archivo
Obs:	

*Doc. de Elevación a UMI*

*General*

**INFORME No. 003-2016-MTC/12.PO.1**

**A : SR. JUAN CARLOS PAVIC MORENO**  
**Director General de Aeronáutica Civil**

**ASUNTO : Adhesión del Perú al**  
**"Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos**  
**Internacionales" (IASTA)**  
**Firmado en Chicago el 7dic1944**

**Ref. : a) Oficio RE N° (DSL-AER) N° 2-15-B/591**  
**b) Comunicación OACI N° EC 2/16-15/48**

**FECHA : Lima, 13 de enero de 2016**

Con documento de la referencia a), el Director de Asuntos Aéreos de nuestra Cancillería hace llegar a esta DGAC el documento de la referencia b) y sus adjuntos, mediante el cual el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), cumpliendo el encargo que le confiere la Resolución A38-14 de la Asamblea "Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo", insta a nuestro país a conceder "la máxima prioridad" a la adhesión del Perú al "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IASTA, por sus siglas en inglés), firmado en Chicago el 7dic1944 y cuyo texto oficial auténtico constituye el Documento OACI 7500; por cuanto dicho acuerdo internacional prevé el intercambio multilateral de las dos primeras "Libertades del Aire" (más abajo descritas) en la prestación de servicios aéreos internacionales regulares, consolidando y facilitando la operación de dichos servicios.

En tal sentido, luego del análisis respectivo, esta Coordinación tiene a bien informar a usted lo siguiente:

## I.- ANTECEDENTES

- Entre el 1° de noviembre y el 7 de diciembre de 1944, por iniciativa de los Estados Unidos de América, se celebró en Chicago una Conferencia Internacional sobre Aviación Civil, con la asistencia de 52 Estados; entre éstos el Estado Peruano.

Como resultado de dicha Conferencia, tal y como consta en el Acta Final suscrita al término de la misma, se aprobaron los instrumentos multilaterales que constituyen la "piedra angular" y base jurídica del actual sistema mundial de la aviación civil, incorporados en cinco "Apéndices" de dicha Acta o Protocolo Final; entre ellos, el "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" (conocido como el "Convenio de Chicago") y sus Anexos (Apéndice II y V respectivamente).

Reg. N° 123148



Los Apéndices I y IV son a la fecha insubsistentes, por cuanto el primero –“Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional”- fue temporal e interino hasta la entrada en vigor del “Convenio de Chicago” y el segundo –“Acuerdo sobre Transporte Aéreo Internacional”- nunca alcanzó el número de ratificaciones necesario para su entrada en vigor.

2. Como “Apéndice III” de la referida Acta Final, los estados participantes suscribieron el vigente “Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales”.

Como lo corrobora el Documento OACI 7500 –que consolida oficialmente la versión original del IASTA suscrita en Inglés al término de la Conferencia de Chicago el 7 de diciembre de 1944 y su posterior traducción al Francés y al Castellano, el Estado Peruano expresó su conformidad y la aceptación preliminar de dicho Acuerdo, mediante la firma del mismo por los miembros de su Delegación Oficial, señores A. Revoredo, J.S. Koechlin, Luis Alvarado, F. Elguera y Guillermo van Oordt León.

Ello no obstante y a pesar del tiempo transcurrido, si bien la conducta internacional del Perú y su legislación interna en materia aeronáutica han sido invariablemente consistentes con las estipulaciones del IASTA, nuestro país no ha procedido a la formal ratificación –“aceptación” en sus propios términos- del referido Acuerdo Internacional y por ende, el IASTA no se encuentra tampoco incorporado al Derecho Interno del Perú.

3. El IASTA se encuentra en vigor a nivel mundial desde el 30 de enero de 1945.

## II.- ANÁLISIS

4. El IASTA consta de seis (6) artículos.

Por el Artículo 1 y fundamental, dividido en 5 secciones y con sujeción a las disposiciones del “Convenio de Chicago” del que Perú es Estado Parte, los Estados Contratantes se conceden mútua y recíprocamente –en beneficio de las aerolíneas de las contrapartes- las dos primeras “Libertades del Aire”, conocidas como “Libertades Técnicas”, consistentes en:

- i) “el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar”; y
- ii) “el derecho de aterrizar sin fines comerciales”.

Se acuerda igualmente que tales derechos no pueden exigirse respecto a aeropuertos utilizados con fines militares y, asimismo, que en zonas de hostilidades o de ocupación militar y en tiempo de guerra –en las rutas de abastecimiento de dichas zonas-, el ejercicio de los precitados derechos está sujeto a la aprobación de las autoridades militares competentes.

Otras disposiciones sustantivas y vigentes de este artículo están referidas al derecho de los Estados Contratantes i) a designar las rutas o aerovías que seguirán en su territorio y los aeropuertos que podrán usar los servicios aéreos internacionales; ii) a imponer o permitir que se impongan cargos o derechos por el uso de dichos aeropuertos sobre bases no discriminatorias; iii) a denegar o revocar la autorización o permiso a las aerolíneas en caso de incumplimiento de las leyes nacionales o del IASTA.

5. Finalmente y en sus siguientes artículos, el IASTA contiene las disposiciones adjetivas o procedimentales propias de todo tratado internacional, tales como:

- a) mecanismos de consultas –que incluyen facultades al Consejo para disponer la rectificación de medidas nacionales contrarias al Acuerdo y a la Asamblea para suspender los derechos y privilegios del Acuerdo al estado que incumpla con la rectificación dispuesta por el Consejo;
  - b) solución de controversias sobre interpretación y aplicación del IASTA, en idénticos términos y condiciones que los dispuestos por el Capítulo XVIII del “Convenio de Chicago”, que ya obligan al Perú como Estado Parte del mismo;
  - c) denuncia del Acuerdo (con preaviso de un año), entrada en vigor y vigencia (mientras esté vigente el “Convenio de Chicago”); y
  - d) designación de depositario (USA) y procedimiento de aceptación.
6. El IASTA es un Acuerdo Multilateral de amplia cobertura mundial, pues a la fecha 130 países son Estados Parte del mismo.
7. Así las cosas, el IASTA fortalece y facilita la operación de los servicios aéreos internacionales regulares, al establecer una base jurídica de reconocimiento e intercambio multilateral de los derechos de sobrevuelo y escala técnica, en el espacio aéreo que cubre el territorio de 130 estados en el mundo (a la fecha). Estas dos “Libertades del Aire” resultan indispensables para la planificación y organización de rutas aéreas por parte de las aerolíneas de servicio regular internacional. Si bien el IASTA no regula las denominadas “libertades comerciales” (3ª, 4ª y 5ª), no es menos cierto que ninguna operación aerocomercial en rutas de mediano y largo recorrido sería posible sin la existencia de la 1ª y 2ª libertades reguladas y reconocidas por el IASTA.
8. Como se ha señalado, la legislación aeronáutica nacional vigente, es consistente con las libertades del aire consagradas por el IASTA.
- En efecto, el artículo 98º, inciso a) de la Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 establece que en el otorgamiento de Permisos de Operación Internacional la DGAC debe propiciar que se asegure a los operadores aéreos nacionales “el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y aterrizaje técnico sin fines comerciales”.
- La adhesión del Perú al IASTA representa por tanto, la manera más efectiva de dar cumplimiento a lo previsto en nuestra precitada norma legal.
9. Por tratarse de un Tratado Internacional y cuyo contenido versa sobre asuntos de soberanía –aplicando analógicamente recientes pronunciamientos de nuestra Cancillería como sector competente en la materia y no obstante la expresa disposición contenida en el Artículo 12º del Reglamento de la Ley 27261 aprobado por D.S. 050-2001-MTC-, para el perfeccionamiento y ratificación presidencial de la aceptación del IASTA y su ulterior incorporación al Derecho Nacional del Perú, resulta de necesaria observancia lo prescrito por el Artículo 56º de la Constitución Política del Perú y lo dispuesto por la Ley N° 26647.

De acuerdo con dichos pronunciamientos y las normas arriba indicadas, la ratificación del IASTA por el Señor Presidente de la República –en uso de la facultad que le confiere el inciso 11 del Artículo 118º de la Constitución Política del Perú- debería ser sometido a la previa aprobación del mismo por el Congreso de la República, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.


### III.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES:

- I. En atención al Análisis precedente y en concordancia con la invariable conducta internacional del Perú sobre la materia, consideramos en extremo **beneficioso y recomendable que nuestro país proceda al perfeccionamiento y la ratificación de la aceptación del IASTA.**
- II. Esta Coordinación de Política Aérea informa que lo pactado en el IASTA, resulta plenamente concordante con lo dispuesto en la legislación peruana en materia aeronáutica y, más aún permite su más amplia y eficaz aplicación, específicamente en el extremo dispuesto por el inciso a) del Artículo 95° de la vigente Ley de Aeronáutica Civil N° 27261.
- III. El perfeccionamiento del referido Tratado Internacional, **no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú sobre la materia, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución.**
- IV. Para tal efecto, esta Coordinación de Política Aérea considera que, salvo mejor parecer de su Despacho y de la OGAJ del MTC, la DGAC debería proceder a elevar el IASTA acompañado del presente Informe y sus adjuntos al señor Viceministro de Transportes, para su remisión a nuestra Cancillería; a fin de que dicho sector, en ejercicio de sus responsabilidades y atribuciones, con la opinión favorable del MTC, conduzca al perfeccionamiento constitucional de este Tratado y, previa ratificación, comunique a OACI la aceptación del IASTA por la República del Perú.

Para ello, adjunto al presente sírvase encontrar:

- a) Copia de las comunicaciones de la referencia y sus adjuntos;
- b) Copia del "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IASTA) firmado en Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944, como parte del Documento OACI 7500;
- c) Proyecto de Notificación de Aceptación del IASTA por la República del Perú y de su carta de remisión al Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, país depositario del Acuerdo, de acuerdo con los modelos proporcionados por la OACI.

Atentamente,

  
.....  
Dr. LUIS HÉCTOR ARCE ESPINOZA  
Coordinador Técnico de Política Aérea  
Dirección General de Aeronáutica Civil

Reg. N° .....12.314.8.....



**PERÚ**

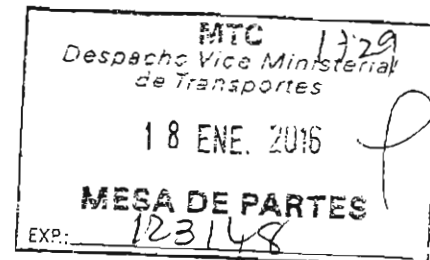
**Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones**

**Viceministerio  
de Transportes**

**Dirección General  
de Aeronáutica Civil**

“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Consolidación del Mar de Grau”

**INFORME N° 18 -2016-MTC/12**



Para : **SR. HENRRY ZAIRA ROJAS**  
Viceministro de Transportes

Asunto : **Adhesión del Perú al**  
**“Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales”**  
**Firmado en Chicago el 7dic1944**

Ref. : a) Informe N° 003-2016-MTC/12.POA ,  
b) Oficio RE N° (DSL-AER) N° 2-15-B/591  
c) Comunicación OACI N° EC 2/16-15/48

Fecha : **15 ENE. 2016**

Con documento de la referencia b), nuestra Cancillería hizo llegar a esta DGAC el documento de la referencia c), mediante el cual el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), dando cumplimiento a la Resolución A38-14 aprobado por la Asamblea de dicho organismo multilateral del que Perú es País Miembro, insta al Perú a la adhesión del Perú al “Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales” (IASTA, por sus siglas en inglés), firmado en Chicago el 7dic1944 (Documento OACI 7500); por cuanto dicho acuerdo internacional prevé el intercambio multilateral de las dos primeras “Libertades del Aire” en la prestación de servicios aéreos internacionales regulares, consolidando y facilitando la operación de dichos servicios.

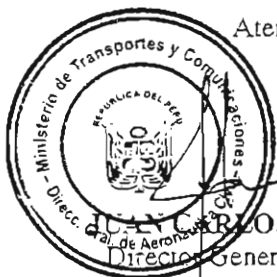
En atención a los términos, conclusiones y recomendaciones consignados en el Informe de la referencia a) que se adjunta, emitido por nuestra Coordinación Técnica de Política Aérea y que esta Dirección General hace suyo, se estima procedente y beneficioso para el Perú y para sus intereses aeronáuticos internacionales, acceder a la invocación formulada por la Asamblea de la OACI y comunicada a través de su Secretario General en la forma indicada.

En efecto, como se señala en el precitado Informe, la aceptación y ratificación del denominado “IASTA”, aceptado preliminarmente el 7dic1944 mediante la firma del mismo por los Delegados Oficiales del Estado Peruano acreditados ante la Conferencia Internacional sobre Aviación Civil celebrada entre el 1 de noviembre y el 7 de diciembre de 1944, permitirá que las aerolíneas peruanas que prestan servicio aéreo regular internacional de pasajeros y/o carga, se beneficien con el reconocimiento multilateral del derecho a sobrevolar el territorio y a hacer escala técnica en los aeropuertos de no menos de 130 países que a la fecha son Partes de dicho Tratado Internacional. Al mismo tiempo, ello permitirá asegurar y promover la conectividad del Perú con los demás países del mundo, al permitir que las aerolíneas de todo el mundo cuenten con la garantía jurídica necesaria

para planificar y operar sus servicios aéreos regulares internacionales hacia y a través del territorio peruano, con las consiguientes ventajas económicas, comerciales y turísticas que ello representa.

En tal sentido, en la confianza que su Despacho sea del mismo parecer, adjunto al presente sírvase encontrar el proyecto de oficio a ser remitido a nuestra Cancillería, acompañado de los documentos señalados en el precitado Informe de referencia a).

Atentamente,



JUAN CARLOS PAVIC MORENO  
Director General Aeronáutica Civil



9/D 123148 (2015)  
Registro N° .....

Dirección General  
de Aeronáutica Civil  
MESA DE PARTES

Fecha: 13 MAYO 2016 Hora: 17:40  
Reg.: 123148 (2015) FMS A.

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

INFORME N° 500-2016-MTC/12.08

A : GONZALO PEREZ WICHT  
Director General de Aeronáutica Civil (e)

De : LUIS MOJOVICH LA VERA  
Director de Regulación y Promoción (e)

Asunto : Opinión respecto al Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios  
Aéreos Internacionales (IASTA)

Ref. : Memorandum N° 338-2016-MTC/08

Fecha : Lima, 13 MAYO 2016

DCA	<input type="checkbox"/>	Conoc. y Fines	<input type="checkbox"/>
DRP	<input type="checkbox"/>	Acción	<input type="checkbox"/>
DSA	<input type="checkbox"/>	Atención	<input type="checkbox"/>
ADM	<input type="checkbox"/>	Opinión	<input type="checkbox"/>
CPO	<input type="checkbox"/>	Resolución	<input type="checkbox"/>
LEG	<input type="checkbox"/>	Informe	<input type="checkbox"/>
MPD	<input type="checkbox"/>	Evaluación	<input type="checkbox"/>
POA	<input type="checkbox"/>	Devolución	<input type="checkbox"/>
SIG	<input type="checkbox"/>	Coord. Conmigo	<input type="checkbox"/>
SOP	<input type="checkbox"/>	Archivo	<input type="checkbox"/>

*Yuso 461 2016*

Tengo el agrado de dirigirme a usted para informarle lo siguiente:

## I. ANTECEDENTES

- Mediante el documento de la referencia, la Oficina General de Asesoría Jurídica solicita la opinión de esta Dirección en relación al Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA, por sus siglas en inglés), en el marco de las competencias atribuidas a mi despacho en el Reglamento de Organización y Funciones del MTC, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC.
- Respecto del referido acuerdo, la Coordinación de Política Aérea de la DGAC ha emitido opinión mediante el Informe N° 003-2016-MTC/12.POA del 13.01.2016, detallando lo referente a la primera y segunda libertades del aire, el Convenio de Chicago de 1944 y la importancia de la suscripción de este acuerdo. El Perú es un país suscriptor de este convenio, junto con otros 129 países.

## II. ANÁLISIS

- En adición a lo mencionado por la Coordinación de Política Aérea de la DGAC en el Informe N° 003-2016-MTC/12.POA, esta Dirección expone lo siguiente:
  - Conforme a lo establecido en la Sección 1 del Artículo I del IASTA, todo Estado suscrito al mismo concede a los demás Estados partes, respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, las siguientes Libertades del Aire:
    - Primera: El derecho de cruzar su territorio sin aterrizar.
    - Segunda: El derecho de aterrizar sin fines comerciales.





PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

Dirección General  
de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

- La primera libertad del aire se refiere al derecho de sobrevolar un país que esta en la ruta de una aerolínea de otro país, sin ser el primero el país de destino. Asimismo, la segunda libertad del aire consiste en el derecho de aterrizar en el país con el fin de realizar paradas técnicas. Estas dos libertades del aire o técnicas son esenciales para el desarrollo del transporte aéreo internacional, el cual opera en un entorno globalizado y requiere de una mayor eficiencia en las rutas aéreas (menor distancia y tiempo, que es lo que se consigue con la primera libertad del aire), así como corregir problemas técnicos ocurridos durante el vuelo para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y permitir su llegada al destino planeado (lo cual se logra a través de la segunda libertad del aire).
  - En este contexto, no resulta concebible retirar la primera y segunda libertad del aire a los demás países.
2. Sin perjuicio de lo anteriormente mencionado, negar la primera libertad del aire tendría como consecuencia el que los aviones que operan rutas internacionales con sobrevuelos en el espacio aéreo peruano tengan que evitar pasar por este espacio aéreo, generando rutas más largas y costosas para las aerolíneas y sus usuarios; lo cual a su vez redundaría en un mayor consumo de combustible y emisiones de CO<sub>2</sub>, contraponiéndose ello al logro del objetivo estratégico de la OACI (organismo al que pertenece el Perú en el marco del Convenio de Chicago de 1944) denominado Protección del Medio Ambiente en la Aviación.
  3. Respecto de la segunda libertad del aire, concedida a favor de las aerolíneas provenientes de otros países, esta libertad se fundamenta en la necesidad de los explotadores aéreos de aterrizar para verificar las condiciones técnicas de sus aeronaves y realizar las acciones que correspondan (reparaciones, abastecimiento de combustible, entre otros), previa coordinación con el operador del aeropuerto donde aterrizará la aeronave y la autoridad aeronáutica del país de destino. No correspondería contemplar un escenario en el que se evalúe con criterios económicos si se debe seguir concediendo esta libertad debido a que su objetivo es garantizar la seguridad de las operaciones aéreas.
  4. En resumen, existen perjuicios perceptibles para la aviación en el Perú y en los países cuyas rutas aéreas pasan por el Perú, en caso de que el Perú no concediera la primera y segunda libertades del aire, razón por la cual debería suscribirse el IASTA y mantener lo estipulado en dicho acuerdo, dados los beneficios de ello.
  5. Es oportuno agregar que el IASTA no se contrapone a ninguna norma nacional sobre aviación civil.

### III. CONCLUSIÓN

5. Por lo expuesto, esta Dirección considera que el Perú debe regularizar su situación respecto a la suscripción del IASTA, debido a los beneficios que se derivan de mantener la

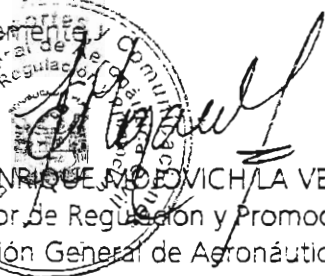
**PERÚ****Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones****Viceministerio  
de Transportes****Dirección General  
de Aeronáutica Civil**

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

concesión de la primera y segunda libertades del aire a los demás países suscriptores del Convenio de Chicago de 1944.

Sin otro particular, quedo a su disposición para cualquier aclaración o consulta.

Atentamente,

  
LUIS ENRIQUE MOLEVICH LA VERA  
Director de Regulación y Promoción (e)  
Dirección General de Aeronáutica Civil



78

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

INFORME N° 2332-2016-MTC/08



PARA : FIORELLA GIANNINA MOLINELLI ARISTONDO  
Viceministra de Transportes

DE : NANCY ZEDANO MARTINEZ  
Directora General (e)  
Oficina General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Opinión respecto del Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios  
Aéreos Internacionales (IASTA)

REFERENCIA : a) Memorándum N° 461-2016-MTC/12.08 ✓  
b) Informe N° 500-2016-MTC/12.08  
c) Memorándum N° 338-2016-MTC/08  
d) Memorándum N° 136-2016-MTC/02.ALAAH  
e) Informe N° 18-2016-MTC/12  
f) Informe N° 003-2016-MTC/12.POA  
g) OF.RE N°(DSL-AER) N° 2-15-B/591

FECHA : Lima, 07 SET. 2016



Por medio del presente, nos dirigimos a usted en relación al asunto de la referencia a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1 Mediante OF.RE N° (DSL-AER) N° 2-15-B/591 de fecha 15 de julio de 2015, el Director de Asuntos Aéreos y Espaciales del Ministerio de Relaciones Exteriores, se dirige al Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la finalidad de comunicar que la Secretaría General de OACI, ha formulado un llamado a los Estados miembros para que adhieran al Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IASTA).
- 1.2 La Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Informe N° 18-2016-MTC/12 e informe N° 003-2016-MTC/12.POA emite opinión favorable respecto al contenido del IASTA y recomienda su perfeccionamiento y ratificación por parte de la República del Perú.
- 1.3 El Despacho del Viceministro de Transportes mediante Memorándum N° 136-2016-MTC/02.ALAAH, remite a esta Oficina General la opinión favorable emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 1.4 La Oficina General de Asesoría Jurídica con Memorándum N° 338-2016-MTC/08, solicita la opinión de la Dirección de Regulación y Promoción de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en el marco de sus competencias asignadas en el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio.

6

170



- 1.5 La Dirección General de Aeronáutica Civil mediante Memorando N° 461-2016-MTC/12.08 e Informe N° 500-2016-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, considera que el Perú debe regularizar su situación respecto a la suscripción del IASTA.

II. ANÁLISIS:

- 2.1 El Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales (IASTA), fue firmado por los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional, en la ciudad de Chicago, el 07 de diciembre de 1944, y tiene por objetivo que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma acertada y económica.

El Acuerdo bajo comentario prevé el intercambio multilateral de las primeras dos libertades del aire con respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, para cruzar el territorio de otro Estado contratante sin aterrizar y el privilegio de aterrizar para fines no comerciales. Asimismo, el IASTA también consolida y facilita la operación de servicios aéreos regulares internacionales.

El IASTA se encuentra conformado por VI Artículos, de acuerdo al siguiente detalle en donde se desarrollarán los más relevantes:

- El Artículo I se encuentra dividido en 5 secciones, a través de los cuales se concede a los demás Estados Contratantes, la primera y segunda libertad del aire, referido al derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar sin fines comerciales, respectivamente.

Asimismo, precisa que dichos derechos no pueden ser exigidos respecto de los aeropuertos que se utilicen con fines militares, en zonas de hostilidades o de ocupación militar, y en tiempo de guerra en las rutas de abastecimiento de dichas zonas.

Por otro lado, los Estados Contratantes podrán designar la ruta que han de seguir en su territorio los servicios aéreos internacionales y los aeropuertos que podrán usar estos, con la correspondiente imposición de derechos justos y razonables por el uso de la referida infraestructura y de los servicios conexos.

Finalmente, los Estados Contratantes pueden denegar o revocar la autorización o permiso a las aerolíneas en caso de incumplimiento de las leyes nacionales o de IASTA.

Ahora bien, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú en su artículo 98, regula a las Libertades del Aire como criterios para otorgar derechos aerocomerciales, y reconoce a la Primera y Segunda Libertad del Aire, como aquella que asegura a los transportadores aéreos nacionales el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y de aterrizaje técnico sin fines comerciales, respectivamente.



171



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

El Reglamento de la Ley N° 27261, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC, dispone en su artículo 18 que el Estado Peruano reconoce el libre ejercicio de los derechos de sobrevuelo y aterrizaje técnico sin fines comerciales, con sujeción al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, otros instrumentos internacionales de los que es parte y a los usos y costumbres en materia de aeronáutica.

Como se puede apreciar, tanto la Ley N° 27261 y su Reglamento, reconocen las Libertades del Aire a que se hace referencia en el IASTA, con lo cual consideramos que su texto se ajusta o se encuentra acorde con nuestra legislación nacional.

- El Artículo II se encuentra conformado por 2 secciones a través de las cuales, se faculta al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional para intervenir en las medidas adoptadas por otro Estado Parte que resultase injusta o cause perjuicio a otro, y en caso que la situación no sea rectificadas, el mencionado Consejo puede recomendar a la Asamblea de dicha Organización que suspenda a dicho Estado Contratante los derechos y privilegios que le confiere el IASTA, hasta que haya tomado las medidas pertinentes.

Asimismo, ante la ocurrencia de controversias entre dos o más Estados Contratantes sobre la interpretación o aplicación del IASTA que no puedan resolverse mediante negociación, se aplicará lo dispuesto en el Capítulo XVIII del Convenio de Chicago.

Al respecto, se puede apreciar que el IASTA protege a cada Estado Parte respecto a la ocurrencia de cualquier perjuicio o daño que pueda ocasionar con su accionar a otro Estado Parte en el marco de las disposiciones establecidas en el IASTA, para lo cual, el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional realiza las investigaciones del caso y pide la concurrencia de los Estados interesados con la finalidad de resolver las supuestas dificultades acontecidas en el ejercicio de sus actividades, lo cual equivale a una medida correctiva previa, pues de no prosperar de manera positiva, puede ser suspendido de los beneficios y privilegios que le confiere el IASTA.

- El Artículo III que no tiene sección alguna asignada, regula la vigencia del IASTA, el cual está supeditada a la del Convenio de Chicago. Asimismo, regula que todo Estado Contratante parte podrá denunciar el IASTA previa notificación de un año dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América.
- El Artículo VI que tampoco tiene secciones asignadas, indica que el IASTA entrará en vigor entre los Estados Contratantes al ser aceptado por cada uno de ellos, y después será obligatorio, respecto a cada Estado que notifique su aceptación al Gobierno de los Estados Unidos de América, a partir de la fecha en que dicho Gobierno reciba la notificación de aceptación.

2.2 De acuerdo a lo establecido en el artículo 46 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC y lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley N° 27261, Ley de





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

Aeronáutica Civil del Perú, la Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que se encuentra encargada de fomentar, normar y administrar el desarrollo de las actividades del transporte aéreo y la navegación aérea civil dentro del territorio peruano.

En el marco de dicha competencia, la citada Dirección General mediante Informe N° 003-2016-MTC/12.POA e Informe N° 500-2016-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, señala lo siguiente:

- El IASTA es un Acuerdo Multilateral de amplia cobertura mundial, pues a la fecha 130 países son Estados Parte del mismo.
- El IASTA fortalece y facilita la operación de los servicios aéreos internacionales regulares, al establecer una base jurídica de reconocimiento e intercambio multilateral de los derechos de sobrevuelo y escala técnica. Estas dos Libertades del Aire, resultan indispensables para la planificación y organización de rutas aéreas por parte de las aerolíneas de servicio regular internacional.
- Existen perjuicios perceptibles para la aviación en el Perú y en los países cuyas rutas aéreas pasan por el Perú, en caso de que el Perú no concediera la primera y segunda Libertades del Aire.
- La legislación aeronáutica nacional vigente (Artículo 98 de la Ley N° 27261), es consistente con las Libertades del Aire consagradas por el IASTA y su adhesión representa la manera más efectiva de su cumplimiento.
- El perfeccionamiento del IASTA como Tratado Internacional, no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú sobre la materia, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución.

2.3 Es preciso tener en cuenta, que el Ministerio de Relaciones Exteriores, es un organismo del Poder Ejecutivo, que tiene como función rectora, negociar y suscribir tratados y demás instrumentos internacionales, así como participar en las negociaciones de aquellos de naturaleza especializada en coordinación con los sectores competentes, de conformidad con lo establecido en su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 135-2010-RE.

*"Artículo 1°.- De la naturaleza jurídica*

*El Ministerio de Relaciones Exteriores es un organismo del Poder Ejecutivo cuyo ámbito de acción es el Sector Relaciones Exteriores, tiene personería jurídica de derecho público y constituye un pliego presupuestal. El Ministerio de Relaciones Exteriores ejerce la representación del Estado en el ámbito internacional a través del Servicio Diplomático de la República y del Servicio Exterior.*

*Artículo 2°.- De la competencia y jurisdicción*

*El Ministerio de Relaciones Exteriores posee competencia en materia de política exterior, relaciones internacionales y cooperación internacional. En materia de comercio exterior, coordinará con el sector competente. Ejerce su jurisdicción dentro y fuera del territorio nacional, en tanto está conformado por la Cancillería, sus Organos del Servicio Exterior y sus Organos Desconcentrados.*

*Artículo 3°.- De las funciones del Ministerio de Relaciones Exteriores*

*Son funciones rectoras:*





"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

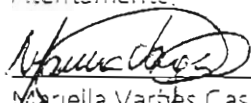
- 2.4 En el marco de su función rectora, el Ministerio de Relaciones Exteriores ha emitido la Directiva N° 002-DGT/RE-2013 *"Lineamientos Generales sobre la suscripción, perfeccionamiento interno y registro de los Tratados"*, a través del cual, define al Tratado, Convenio o Acuerdo, como un Acuerdo Internacional celebrado por escrito entre Estados, o entre Estados y otros Sujetos de Derecho Internacional con capacidad para ello, regido por el Derecho internacional.

De acuerdo a lo expuesto, el IASTA remitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores, se encontraría enmarcado dentro del concepto definido en la Directiva en mención; para lo cual, corresponderá que en el marco de sus competencias, emita opinión respecto al procedimiento para su perfeccionamiento interno, determinando la vía constitucional aplicable.

### III. CONCLUSIONES:

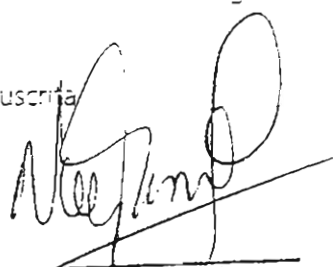
- 3.1 De conformidad con lo señalado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, se concluye que el perfeccionamiento del IASTA, no requiere de ninguna previa modificación o derogación de normas legales vigentes en el Perú, ni de medidas legislativas adicionales para su ejecución.
- 3.2 Esta Oficina General de Asesoría Jurídica de acuerdo a lo opinado por la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, emite opinión favorable respecto al contenido del IASTA.
- 3.3 Resulta procedente remitir al Ministerio de Relaciones Exteriores, el Informe N° 510-2016-MTC/12.08 de la Dirección de Regulación y Promoción, el Memorándum N° 461-2016-MTC/12.08 y los Informes N° 18-2016-MTC/12 y N° 003-2016-MTC/12.POA de la Dirección General de Aeronáutica Civil, para los trámites que correspondan.

Atentamente,

  
Mariella Varón Casas  
Asesora Legal

  
Yanina Hilario Solís  
Consultora Legal

El presente informe cuenta con la conformidad de la suscrita

  
NANCY ZEDANO MARTÍNEZ  
Directora General (e)  
Oficina General de Asesoría Jurídica

Reg. N° 1926

c) Defender en el ámbito político diplomático la soberanía nacional.

d) Formular, dirigir, coordinar, ejecutar, evaluar y supervisar las acciones relacionadas con la gestión de los asuntos limítrofes del país.

e) Negociar y suscribir tratados y demás instrumentos internacionales, así como participar en las negociaciones de aquellos de naturaleza especializada en coordinación con los sectores competentes".



AER  
23.09.16

PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y Comunicaciones

Viceministerio  
de Transportes

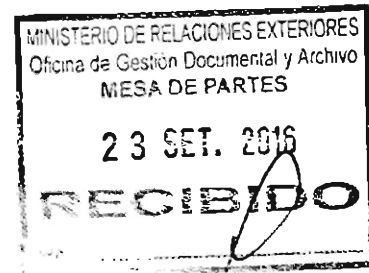
Dirección General  
de Aeronáutica Civil

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Consolidación del Mar de Grau"

21 SET. 2016

OFICIO N° 1169-2016-MTC/12

Señor Ministro SDR  
GUSTAVO FIGUEROA NAVARRO  
Director de Asuntos Aéreos y Espaciales  
Ministerio de Relaciones Exteriores  
Jr. Lampa N° 545  
Lima.-



Asunto: Adhesión de la República del Perú al  
"Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" - IASTA  
Firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944

Ref. : a) Su Oficio RE (DSL-AER) 2-15-B/591 de 15jul2015  
b) Carta OACI N° EC 2/16-15/48 de 10jul2015

De mi especial consideración:

Tengo a bien dirigirme a usted en conexión con vuestro atento oficio y la comunicación OACI de la referencia, con relación al pedido formulado por el Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI en cumplimiento del encargo conferido por la Resolución A38-14 de la Asamblea de la OACI, para conceder "la máxima prioridad" a la adhesión del Perú al "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" – IASTA, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, entre otros, por los integrantes de la Delegación Oficial Peruana que participó en la Conferencia Internacional sobre Aviación Civil celebrada en esa oportunidad.

Este Acuerdo Multilateral (en adelante IASTA por sus siglas en inglés), conjuntamente con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (conocido como "Convenio de Chicago") y sus Anexos, constituyen la base jurídica fundacional del actual sistema de aviación civil mundial, que además ha servido como fuente principal de las legislaciones nacionales sobre aviación civil, como es el caso del Perú.

Como se detalla más extensamente en los Informes Nos. 003-2016-MTC/12.POA de 13ene2016, 018-2016-MTC/12 de 15ene2016, 500-2016-MTC/12.08 de 13may2016 y 2332-2016-MTC/08 de 7set2016, emitidos por las áreas competentes de esta Dirección General y por la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC, este sector encuentra muy conveniente y plenamente justificada la adhesión de la República del Perú a este Tratado Internacional, del que a la fecha 130 países son Estados Parte en el mismo.

3029

175



Por tal motivo, la señora Viceministra de Transportes, Sra. Fiorella Molinelli, mediante Memorandum N° 496-20165-MTC/02 de fecha 14set16, nos ha conferido el grato encargo de elevar al Ministerio de Relaciones Exteriores, a través de su Despacho, el respectivo Expediente (N° 123148-2015 con 78 folios), para que, en ejercicio de sus funciones y atribuciones, se sirva proceder al perfeccionamiento constitucional y ratificación del IASTA, para comunicar posteriormente a OACI (Depositario) la aceptación del mismo por la República del Perú.

A continuación enumeramos las principales piezas de este expediente constituido, de una parte, por el "paquete administrativo" recomendado por OACI y, de la otra, por los informes arriba citados:

- a) Copia de las comunicaciones de la referencia y sus adjuntos;
- b) Copia del "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IASTA) firmado en Chicago, Illinois, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944, como parte del Documento OACI 7500;
- c) Proyecto de Notificación de Aceptación del IASTA por la República del Perú y de su carta de remisión al Departamento de Estado de los Estados Unidos de América, país depositario del Acuerdo, de acuerdo con los modelos proporcionados por la OACI;
- d) Informe No. 003-2016-MTC/12.POA de 13ene2016 emitido por el Coordinador de Política Aérea de esta Dirección General;
- e) Informe No. 018-2016-MTC/12 de 15ene2016 de este Despacho;
- f) Informe No. 500-2016-MTC/12.08 de 13may2016 emitido por el Director de Regulación y Promoción de esta Dirección General; y
- g) Informe No. 2332-2016-MTC/08 de 7set2016 emitido por la Oficina General de Asesoría Jurídica del MTC.

En tal sentido, mucho agradeceré se sirva proseguir con el trámite correspondiente a fin de incorporar el IASTA, por las razones y consideraciones señaladas en los precitados Informes técnicos, al derecho interno de nuestro país.

Agradeciendo la especial atención que se sirva dispensar al presente y en espera de su amable respuesta, me reitero de usted.

Atentamente,



GONZALO PÉREZ WICHT SAN ROMÁN  
Director General de Aeronáutica Civil (e)

MRE	
<b>MESA DE PARTES RECIBIDO</b>	
CODIGO	2-15-B/495
Trámite a cargo de	DSL 23 SEP 2016
Copias para información	
1	
2	
Observaciones	C/L

**MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL0026/2017**

**A :** DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS  
**De :** DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS  
**Asunto :** Ratificación del "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IASTA)  
**Referencia :** Memoranda DGT18052016, DSL05022016

---

1. En atención a lo solicitado con su Memorándum de la referencia, esta Dirección General tiene a bien referirse nuevamente al Oficio N° 1169-2016-MTC/12, de fecha 23-09-2016, por el que la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) transmitió a esta Cancillería el interés y el encargo de la señora Viceministra de Transportes, Fiorella Molinelli, para que se proceda con la "adhesión" del Perú al "Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales" (IASTA, por sus siglas en inglés), suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

2. Como es de conocimiento de esa Dirección General, en la Conferencia de Chicago celebrada en 1944 por invitación del Gobierno de los Estados Unidos, se adoptó la "Convención de Aviación Civil Internacional" (Convención de Chicago), tratado constitutivo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), con la finalidad de asegurar la cooperación internacional así como la uniformidad de las regulaciones, procedimientos y organización en lo que respecta a los aspectos de aviación civil. Cabe señalar que el Perú participó en la citada Conferencia y es, a la fecha, Estado parte de la Convención de Chicago desde el 4 de abril de 1947 y, por ende, Estado miembro de la OACI.

3. Asimismo, en la mencionada Conferencia se adoptó el mencionado Acuerdo IASTA con el objetivo de que los servicios de transporte aéreo internacional puedan ser explotados en forma eficiente, a propósito del intercambio de derechos y obligaciones relacionados con el sobrevuelo y las paradas técnicas.

4. En efecto, el Convenio IASTA recoge en su Artículo I –Sección 1–, que todo Estado contratante concederá a los demás contratantes las libertades del aire sobre el derecho de cruzar su territorio sin aterrizar y el derecho de aterrizar sin fines comerciales. Cabe señalar que dicho instrumento entró en vigor para los Estados Parte el 30 de enero de 1947 y, a la fecha, tiene 131 Estados parte, lo que muestra corrobora su importancia como base jurídica del actual sistema de aviación civil mundial, junto con el Convenio de Chicago.

5. Es importante recordar que el Perú suscribió el Acuerdo IASTA durante su participación en la Conferencia de Chicago; sin embargo, no llegó a convertirse en Estado Parte al no haber aún depositado su instrumento de aceptación. Vale precisar, como ya se mencionó en el memorándum DSL05022016, el Gobierno de los Estados Unidos es el depositario del IASTA.

6. En este contexto y considerando la solicitud efectuada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones –como sector competente en materia de aviación civil– para proceder a la "adhesión" del Perú al IASTA, esta Dirección General, se permite brindar su opinión favorable para atender dicha solicitud, teniendo en cuenta los siguientes elementos:

a) En concordancia con la Resolución A 38-14 de la Asamblea de la OACI, adoptada en su 38° Período de Sesiones llevada a cabo del 24 de setiembre al 4 de octubre de 2013, mediante la cual se insta urgentemente a los Estados miembros de la OACI en convertirse en Estado Parte del IASTA, es recomendable que el Estado peruano realice próximamente el procedimiento de perfeccionamiento interno de dicho instrumento. Ello, confirmaría ante la comunidad internacional el compromiso del Perú con la normativa y asuntos de la aviación civil

177

internacional en el marco de la OACI.

b) De igual manera, la ratificación del IASTA –a través del depósito del respectivo instrumento de aceptación– coadyuvaría a promover la imagen de nuestro país en el marco de nuestra aspiración a ser elegidos para el Consejo de la OACI para el periodo 2019-2022.

c) Es oportuno señalar que el Estado peruano ha regulado las libertades aéreas contempladas en el Convenio IASTA mediante la Ley N° 27261 –Ley de Aeronáutica Civil del Perú–, y su reglamento, reconociendo la importancia para la planificación y organización de rutas aéreas por partes de las aerolíneas de servicio regular internacional. Por ello, además, de la imagen positiva que proyectaría el Estado peruano ante la comunidad internacional, la ratificación del Convenio IASTA reforzaría el marco jurídico del Perú con relación a los servicios aéreos internacionales.

d) Corresponde señalar que la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, a través de la Dirección de Asuntos Aéreos y Espaciales, es responsable de las acciones de política exterior, en los ámbitos bilaterales y multilaterales, vinculadas al fortalecimiento de sus actividades de aviación civil, entre otras. Adicionalmente, esta Dirección General efectúa el respectivo seguimiento de la temática de OACI en coordinación con la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú. En tal virtud y calidad, esta DSL-ARE confirma su opinión favorable para el inicio del perfeccionamiento interno del Acuerdo IASTA, el cual ya cuenta con la opinión técnico-legal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), como sector competente en materia de asuntos de aviación civil.

e) Sobre esto último, es pertinente hacer notar nuevamente las consideraciones esgrimidas por el MTC-DGAC, reseñadas en el Memorándum DSL05022016, de fecha 4 de octubre de 2016, con el que asimismo se remitió el respectivo expediente técnico-legal.

Lima, 18 de enero del 2017



Luis Fernando Augusto Sandoval Dávila  
Embajador  
Director General de Soberanía Límites y  
Asuntos Antárticos